

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DURABLE

REVISION GENERALE

DOSSIER APPROUVÉ

PIÈCE N°6.2 :

**PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET
D'ACTIONS EN MATIERE DE
TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS**

Procédure	Prescription	Arrêt	Approbation	Contrôle de légalité
Élaboration du PLUi	27 mai 2010	6 décembre 2012	11 juillet 2013	
Modification simplifiée n°1 du PLUi (MS2)		/	13 novembre 2014	
Modification simplifiée n°2 du PLUi (MS2)	13 juin 2014	/	18 décembre 2014	
Modification simplifiée n°3 du PLUi (MS3)	11 septembre 2014	/	18 décembre 2014	
Modification simplifiée n°4 du PLUi (MS4)	24 septembre 2015	/	17 décembre 2015	
Modification simplifiée n°6 du PLUi (MS6)	14 octobre 2015	/	17 décembre 2015	
Mise en compatibilité du PLUi (MEC1)			17 décembre 2015	
Modification simplifiée n°7 du PLUi (MS7)	9 février 2016	/	7 juillet 2016	
Modification n°1 du PLUi (M1)		/	7 juillet 2016	
Modification n°2 du PLUi (M2)		/	7 juillet 2016	
Révision générale du PLUi	26 septembre 2013	6 octobre 2016	22 juin 2017	

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président en charge de l’urbanisme, de l’Aménagement de l’espace et de l’Administration du droit des sols

Christian DEZALOS



SOMMAIRE

	Pages
A/ LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PARTAGES, L'INTERMODALITE ET LA TARIFICATION.....	1
1. L'ORGANISATION GENERALE DU RESEAU DE TRANSPORT DE L'AGGLOMERATION	2
2. LE RESEAU DE TRANSPORTS 2013 - 2018.....	3
3. LES ORIENTATIONS ET LES ACTIONS	8
B/ LE DEVELOPPEMENT DES MODES DE DEPLACEMENTS VELOS ET PIETONS.....	15
1. LES ORIENTATIONS ET ACTIONS	16
2. CARTE GENERALE DU SCHEMA DIRECTEUR VELO	18
3. CHARTE D'AMENAGEMENT CYCLABLE DE L'AGGLOMERATION D'AGEN.....	21
C/ L'AMELIORATION DU RESEAU PRINCIPAL DE VOIRIE, LA DIMINUTION DE LA CIRCULATION, L'ACCESSIBILITE DES PMR	59
1. L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU PRINCIPAL DE VOIRIE, LE TRAITEMENT DES VOIRIES ET LA DIMINUTION DE LA CIRCULATION.....	60
2. L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE	64
D/ L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET DES STATIONNEMENTS	67
1. L'ORGANISATION DES CONDITIONS D'APPROVISIONNEMENT DE L'AGGLOMERATION	68
2. L'ORGANISATION ET LA REGLEMENTATION DES STATIONNEMENTS.....	69
ANNEXE : extraits des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)	72

A/ LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PARTAGES, L'INTERMODALITE ET LA TARIFICATION

1. L'ORGANISATION GENERALE DU RESEAU DE TRANSPORT DE L'AGGLOMERATION

■ L'Agglomération d'Agen est l'autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire

Au moment de la finalisation de son premier PLUi tenant lieu de PDU (phases d'arrêt et d'approbation fin 2012 - début 2013), l'Agglomération d'Agen et son Périmètre de Transport Urbain comptaient 19 communes.

Dans le cadre du présent dossier de PLUi révisé et conformément aux étapes d'élargissement de son territoire qui ont précédés, l'Agglomération d'Agen et son ressort territorial en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (*nouvelle dénomination issue d'un décret du 10 décembre 2015*), comptent 31 communes.

L'Agglomération d'Agen a confié son service de transports par le biais d'une Délégation de Service Public pour une durée de 6 ans.

Le contrat de délégation en cours a été signé pour les années 2013 – 2018, avec une mise en perspective pour les 6 années suivantes 2019 – 2024.

Outre la desserte générale du territoire par le transport urbain, l'Agglomération d'Agen prend en charge dans le cadre de sa compétence transports :

- les circuits scolaires transférés par le Département du Lot-et-Garonne, car totalement intégrés dans son ressort territorial,
- les compensations tarifaires pour les trajets intra-agglomération sur les lignes d'autres AOT (régions Occitanie / Pyrénées-Méditerranée et Occitanie / Pyrénées-Méditerranée ...).

■ Le partage des responsabilités entre autorité délégante et délégataire se répartit de la manière suivante :

L'Agglomération d'Agen, autorité délégante :

- définit la politique des transports,
- arrête les tarifs,
- réalise et finance les investissements
- met à disposition du délégataire les biens nécessaires à l'exploitation.
- verse une contribution forfaitaire au délégataire et le contrôle.
- peut demander des modifications de service.

L'entreprise délégataire :

- exploite le réseau selon la consistance des services définie au contrat,
- se rémunère auprès des usagers (recettes du trafic)
- perçoit de l'autorité délégante la contribution forfaitaire financière, à consistance des services et grille tarifaire telles qu'arrêtées au contrat.
- a un rôle de proposition auprès de l'autorité délégante.

2. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS 2013 - 2018

Un nouveau réseau de transports, hiérarchisé et restructuré, a été mis en place en mars 2013, puis à fait l'objet de diverses évolutions et ajustements prenant en compte l'élargissement du territoire communautaire et l'observation des conditions de fonctionnement du service (contraintes ou difficultés des circuits, fréquentations, coûts d'exploitation).

Le fonctionnement de ce réseau, dénommé "Tempo", s'appuie sur les éléments suivants :

▪ **9 lignes urbaines régulières d'une amplitude de 6h45 à 20h :**

- 4 lignes armatures (1, 2, 3,7) offrant des fréquences de 15 à 20 minutes en moyenne,
- 5 lignes secondaires (4 à 10) offrant des fréquences de 25 à 70 minutes en moyenne.

La reconfiguration du réseau a conduit à étendre la desserte des lignes urbaines précédentes, en opérant les extensions suivantes :

- vers l'Est, sur Bon-Encontre, Castelculier et Lafox (axe de la RD813),
- vers le sud-ouest, sur le Passage et Estillac (Agropole),
- vers le nord-est sur Agen et Pont du Casse, jusqu'en limite de Bajamont (axe de la RD656),

A ce jour, ces lignes desservent au total 12 communes de l'Agglomération, principalement en rive droite de Garonne (Agen, Boé, Bon-Encontre, Castelculier, Colayrac-St-Cirq, Foulayronnes, Lafox, Pont du Casse, St Hilaire de Lusignan), ainsi que Le Passage, Estillac nord, Layrac-centre.

▪ **La navette gratuite "Cœur d'Agen",** fonctionnant de 7h30 à 19h40 du lundi au samedi.

▪ **7 lignes périurbaines et rurales en Transport à la Demande,** couvrant une 40^{aine} de points d'arrêts répartis sur les secteurs ouest, nord, et sud du territoire, vers 3 principaux points de destination sur Agen : Préfecture, Gare et Pin. La réservation s'effectue par demi-journée à l'avance. Ce service offre en moyenne 3 allers-retours toute l'année.

Ces lignes desservent les axes suivants :

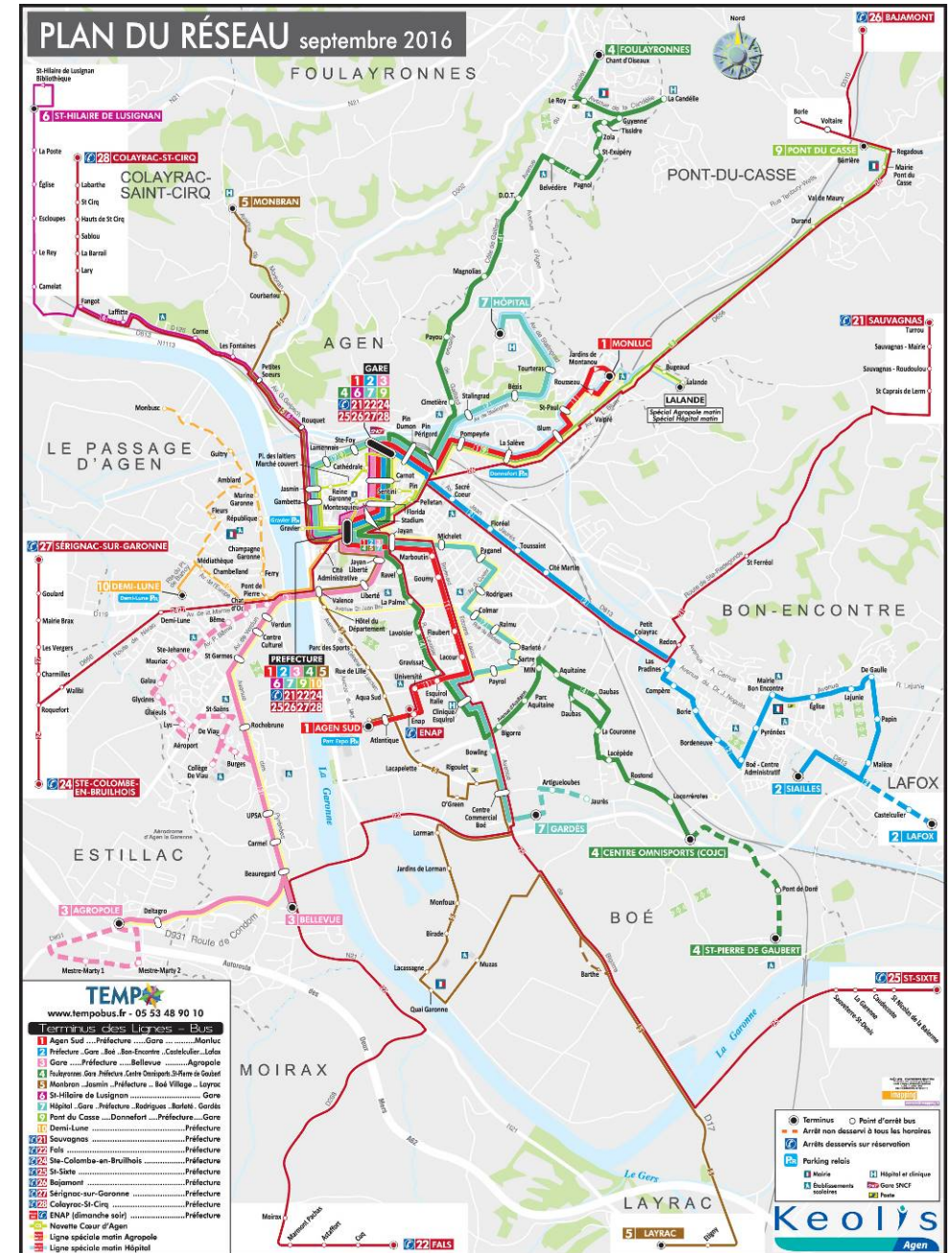
- vers l'ouest, sur Roquefort (desserte de Walibi), Brax, Ste Colombe et Sérignac (axes des RD656 et RD119)
- vers le nord-ouest, sur Colayrac (axe de la RD125)
- vers le nord, sur Pont du Casse et Bajamont (axe des RD656 et RD310)
- vers le nord-est, sur le plateau de Bon-Encontre, St Caprais et Sauvagnas (axe de la route de Ste Radegonde)
- vers l'est, sur Sauveterre, Caudecoste, St Nicolas et St Sixte
- vers le sud, sur Moirax, Marmont Pachas, Astaffort, Cuq et Fals (axe des RD268, RD15 et RD114)

A ce jour, ces lignes TAD desservent ainsi au total 19 communes de l'Agglomération non ou en petite partie desservies par les lignes urbaines régulières, notamment en rive gauche de Garonne.

- **36 lignes dites "scolaires" ouvertes à tous les usagers**, venant compléter la desserte des parties périurbaines et rurales de l'Agglomération.
- **2 lignes spéciales du matin qui desservent les sites d'Agropole et de l'Hôpital**, pour les secteurs d'habitat dense du cœur d'agglomération (Agen et Le Passage).
- **Un service du dimanche régulier sur le cœur de l'agglomération** (Campus-Monluc-Lalande), en lien avec la gare ferroviaire.
- **1 ligne du dimanche soir desservant l'ENAP.**
- **Un service de transport de personnes à mobilité réduite**, assuré de porte à porte sur l'Agglomération d'Agen du lundi au samedi et utilisant des véhicules spécialement adaptés.
- **2 pôles d'échanges centraux à Agen, Gare et Préfecture**, desservis par la quasi-totalité des lignes du réseau, auxquels s'ajoutent les arrêts à Jasmin et Jayan où se croisent les lignes urbaines régulières.
- **4 parkings intermodaux "P+R"**, permettent aux usagers de stationner leur véhicule gratuitement et de se rendre en cœur d'agglomération ou d'autre partie du territoire avec les lignes urbaines du bus:
 - Le Gravier (Agen), en position centrale,
 - Parc des Expositions (Agen), en entrée sud,
 - Demi-lune (Le Passage d'Agen), en entrée ouest,
 - Donnefort (Agen), en entrée Est, dont la relocalisation plus à l'Est est envisagé,
 - Pont du Casse (face mairie), en entrée nord-est.

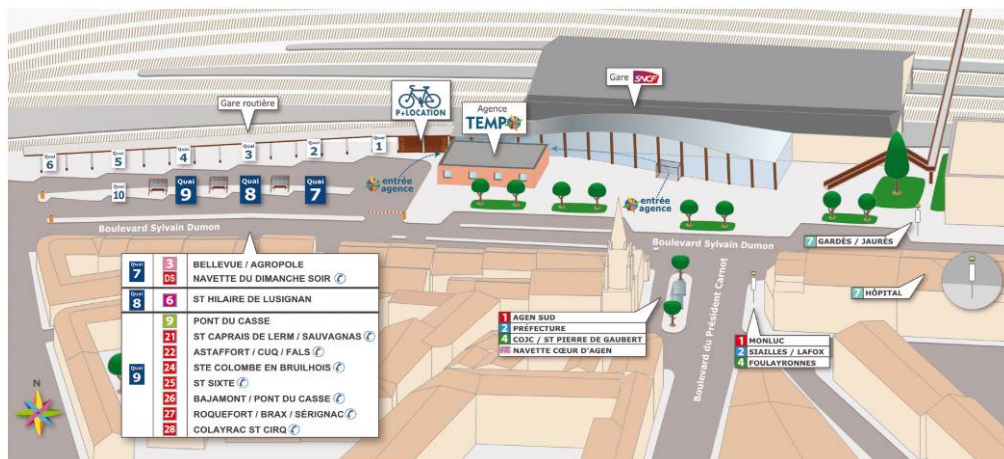
Plan général du réseau de transport et dessertes par commune (réseau existant)

LES LIGNES PAR COMMUNE	LIGNES URBAINES centre-ville	LIGNES PÉRIURBAINES hors centre-ville	
	TOUTES	TAD uniquement sur réservation	Lignes scolaires uniquement les jours scolaires
Agen			
Astaffort		22	
Aubiac			144 376
Bajamont		26	297 321
Boé	2 4 5 7 9		R S
Bon Encontre	2		U V
Brax			336 337
Castelculier	2		
Caudecoste		25	110 130
Colayrac Saint Cirq	6	28	P J NO
Cuq		22	110
Estillac	3		144 376
Fals		22	110 130
Foulayronnes	4 5		KL NO
Lafox	2		
Laplume			144 376
Layrac	5		72 130 381
Le Passage	3 10		
Marmont Pachas		22	72 381
Moirax		22	72 381
Pont du Casse	9		120 231 297 321 327 339
Roquefort			294 375 382
St Caprais de Lerm		21	
Ste Colombe en Bruilhois		24 27	214 294 375 382
St Hilaire de Lusignan	6		J
St Nicolas de la Balermie		25	55 116 RPI
St Sixte		25	55 RPI
Sauvagnas		21	120
Sauveterre Saint Denis		25	55 116
Sérignac sur Garonne		27	283 324



Plan des principaux pôles d'échanges du réseau de transport

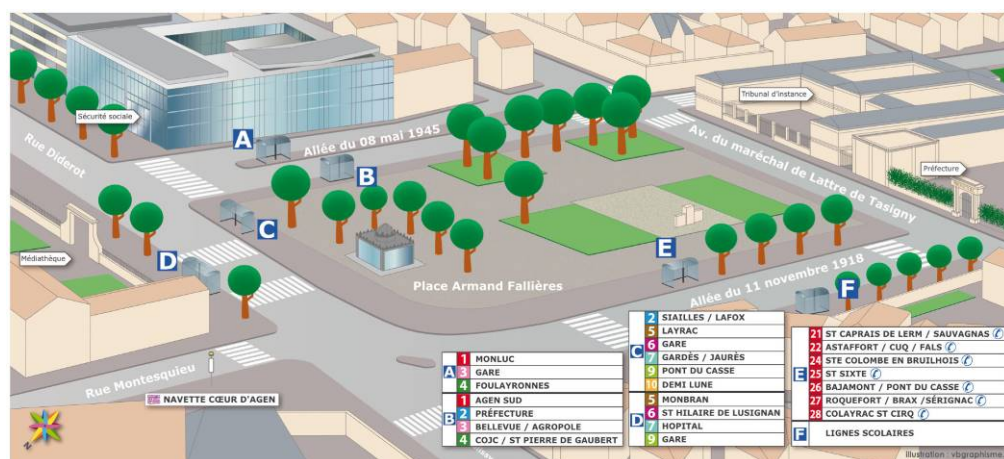
Gare



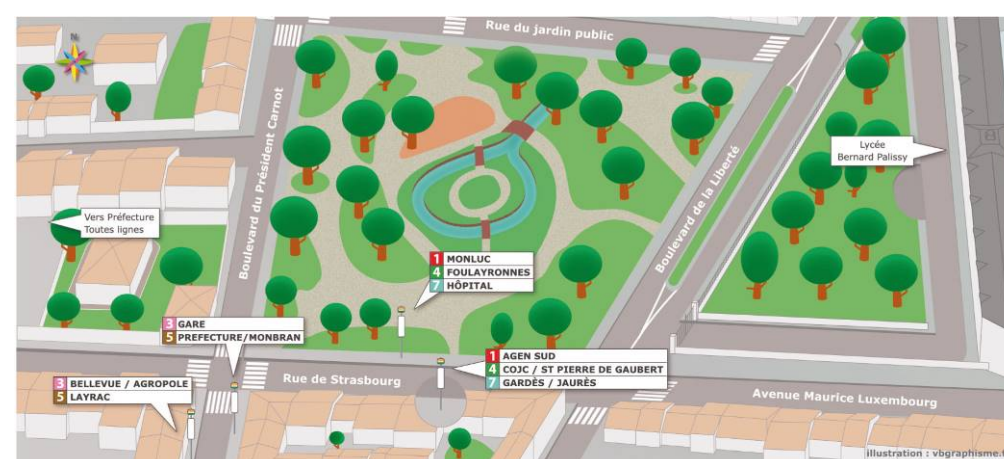
Jasmin



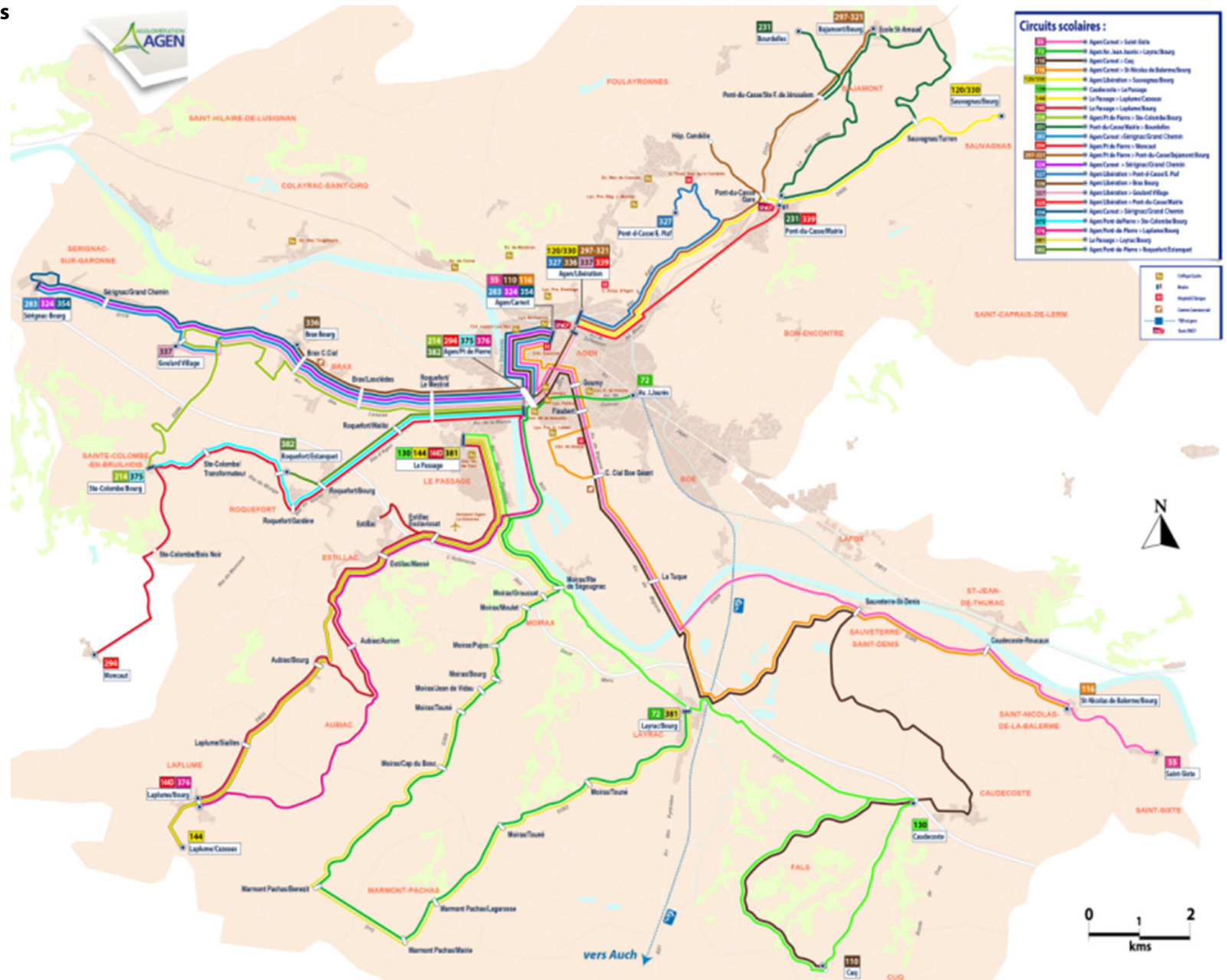
Préfecture



Jayan



Plan des lignes scolaires (réseau existant)



3. LES ORIENTATIONS ET LES ACTIONS

3.1 Enjeux et Orientations

L'élargissement du périmètre institutionnel à 29 puis 31 communes permet d'envisager **une plus grande cohérence entre l'offre de transports portée par l'Agglomération et les logiques de mobilités des personnes** (pour le travail, les loisirs, les achats ...) sur le territoire, en englobant les besoins liés :

- aux communes de rive gauche de Garonne, secteur privilégié de développements,
- aux articulations entre les deux rives de la Garonne, avec notamment en perspective les futures relations à établir entre, d'une part les sites de grands projets (Technopole Agen-Garonne, gare LGV, nouvelle échangeur autoroutier), et d'autre part le cœur d'agglomération et la rive droite,
- à la desserte des parties Est et Sud du bassin d'emplois d'Agen.

Cet élargissement marque également un changement notable d'échelle, avec une superficie territoriale plus que doublée (de 212 km² à 455 km²) et l'intégration de nombreuses franges périurbaines et rurales, constituées de bourgs et de quartiers habités, souvent peu denses et éloignés les uns des autres.

Un nouveau réseau restructuré a été mis en place en 2013 dans ce contexte d'élargissement et de développement du territoire, date correspondant également à la mise en œuvre du 1^{er} PLUi de l'Agglomération sur 12 communes.

3 orientations générales guident la définition de ce réseau :

1. Structurer le réseau et le hiérarchiser pour mieux répondre à la demande et le rendre plus lisible pour les non usagers
2. Relier directement les grands pôles générateurs de trafic (zones d'habitat dense, zones d'emplois, zones d'enseignement notamment)
3. Rendre le transport collectif plus attractif sur le territoire de l'Agglomération et favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs.

L'objectif est d'assurer la desserte des flux domicile - travail et domicile - enseignement, de prendre en compte les flux de déplacements liés à la culture, aux sports et loisirs, et aux touristes/ visiteurs de l'agglomération.

Il s'agit d'inciter à des changements de comportements, en visant un usage plus aisé et récurrent du transport collectif à la place de l'automobile individuelle, et d'aller chercher les non usagers actuels de manière plus ambitieuse que le réseau précédent, qui été orienté principalement vers les personnes sans autre moyen de transport.

Le réseau de transport doit donc être efficace, accompagner le développement économique et social de l'agglomération, et en être une dynamique.

Dans le cadre d'un périmètre de territoire communautaire aujourd'hui stabilisé, il s'agit de poursuivre la mise en œuvre de ces orientations, pour continuer à rendre attractif l'ensemble du réseau de transports et le faire évoluer en cohérence avec les projets urbains.

Dans le cadre de la révision-élargissement du PLUi et des objectifs de phasages exprimés dans le SCOT du Pays de l'Agenais, les programmations générales envisagées sur l'Agglomération, en termes d'offre de transport et de modes alternatifs à la voiture, sont les suivantes :

→ Temps 1 jusqu'en 2018 :

- Consolidation et amélioration de l'offre de transports sur la base des aires générales de dessertes des lignes de bus (urbaines / TAD / scolaires / spécifiques) restructurées en 2013, et des sites d'échanges existants ou en cours de réalisation.

→ Temps 2 2018 – 2024 :

- Adaptation et/ou déploiement des lignes urbaines régulières sur les secteurs structurants de développements résidentiels et économiques.
- Adaptation et optimisation du Transport à la Demande et des sites d'intermodalités, pour mailler les secteurs périurbains et ruraux.

→ Temps 3 2025 – 2030 :

Éléments de programmation à préciser ultérieurement en fonction de l'avancement des projets urbains et de grandes infrastructures, avec comme principales perspectives :

- Le plein déploiement des axes de transports associés au Technopole Agen-Garonne et au projet LGV ;
- Le développement global de l'offre de transports et d'intermodalités, selon une logique de "portes d'entrées urbaines" de l'agglomération et de cohérence "urbanisme / transport", permettant une augmentation significative de la part modale du transport collectif sur le territoire communautaire (rappel : objectif de 9% de part modale défini au SCOT du Pays de l'Agenais à l'horizon 2030).

→ Orientations transversales temps 1-2-3 :

- Le renforcement des intermodalités et déplacements partagés.
- La communication, l'information et le conseil, pour favoriser l'acquisition de nouveaux comportements de mobilité.
- L'accessibilité du transport collectif.
- Le développement durable et la qualité du service.
- La tarification et la billettique
- Les outils réglementaires et fonciers

3.2 Mesures et actions

❑ L'évolution et l'extension de l'offre de transport sur l'Agglomération.

- La consolidation du réseau actuel, mis en place en 2013 et plusieurs fois adapté depuis cette date, dans le cadre de la DSP Transport devant perdurer au moins jusqu'en 2018 :
 - l'affirmation des lignes urbaines maillant les zones d'habitat dense et reliant les principaux générateurs de déplacements du cœur d'agglomération resserré : le cœur de ville d'Agen, les pôles commerçants et d'activités d'Agen, Boé, Le Passage, Bon-Encontre, Castelculier, les grands équipements ;
 - la poursuite d'intégration des systèmes de transports et d'intermodalités destinés à connecter les secteurs périurbains et ruraux du territoire au cœur d'agglomération : lignes TAD, lignes scolaires ;
 - le maintien d'une offre répondant à des besoins spécifiques d'usagers (PMR), d'horaires et d'accès à certains équipements (Campus, ENAP, Hôpital, Agropole).
- L'optimisation du fonctionnement des lignes structurantes pour renforcer la qualité du service notamment aux heures de pointe et renforcer la visibilité du bus en ville :
 - la prise en compte du bus (trajets et arrêts) dans le cadre des programmes d'aménagements et de sécurisations de voies :
 - le programme *Agen cœur Battant*,
 - . les programmes de réaménagements des grandes voies urbaines et de leurs carrefours (notamment : la RD813 Est, les avenues Bru-Colmar et Général de Gaulle à Agen, les avenues des Pyrénées, de Verdun, de la Marne au Passage, la RD13 à Foulayronnes, ...),
 - . les opérations de réaménagements des traversées de bourgs,
 - . les projets de nouvelles voies structurantes en rive gauche, en prévision d'extensions futures du réseau urbain régulier.
 - la définition des solutions et outils techniques (voies réservées, gestion des cycles de feux, priorité aux feux, ...) permettant d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus, aux "points durs" de desserte et d'entrée du cœur d'agglomération.

- L'étude, la programmation et la réalisation d'un réseau développé et renforcé au-delà de 2018, afin de conforter le niveau de desserte au-delà du cœur d'agglomération resserré et d'accompagner le développement urbain de l'Agglomération.

Dans cette optique, seront à envisager et à définir :

- l'adaptation des lignes urbaines existantes en accompagnement de la densification urbaine, sur les communes de la première couronne rive droite (Bon-Encontre, Foulayronnes, Pont du Casse, Castelculier, Lafox, Colayrac, ...) :
 - . ajustement des trajets,
 - . extension ponctuelles des lignes,
 - . renforcement des fréquences.
 - le déploiement des lignes urbaines régulières sur les secteurs périurbains d'extensions résidentielles et économiques en rive gauche ouest (Brax, Roquefort, Estillac, ...),
 - l'organisation de la ou des lignes de transports devant irriguer le site du TECHNOPOLE AGEN GARONNE,
 - les modalités de dessertes combinées du TAG et de la future gare LGV, au croisement des territoires de Ste Colombe, Brax et Roquefort, de manière à assurer leur connexion avec les autres pôles économiques ou d'équipement et avec le cœur d'agglomération,
 - l'adaptation et l'optimisation du Transport à la Demande desservant les bourgs et principaux secteurs d'habitat périurbains et ruraux :
 - articulation avec l'évolution du réseau urbain,
 - . création d'arrêts supplémentaires ou relocalisation de ceux existants,
 - . aménagement de liaisons douces en lien avec ces arrêts,
 - . identification et aménagement de sites d'intermodalité.
- Le partenariat avec les autres acteurs gestionnaires de réseaux de transports (opérateurs ferroviaires, Région, Département), afin d'articuler les différentes offres au service des usagers, pour travailler sur leur harmonisation et leur renforcement.
- Ainsi, il pourra être étudié les possibilités de valoriser la ligne ferroviaire Agen – Périgueux, actuellement sous utilisée, pour un transport interurbain à courtes distances, desservant le nord-est de l'aire urbaine d'Agen (Pont du Casse, Bajamont, Laroque-Timbaut ...), et offrir une alternative efficace à la route pour les liaisons avec le cœur d'agglomération

❑ Le renforcement des intermodalités et des déplacements partagés.

- La poursuite du développement de la gare d'Agen et l'affirmation de son rôle de Pôle multimodal de centre d'agglomération.
 - à court et moyen terme, des aménagements facilitant l'interopérabilité entre les modes de déplacements (augmentation de l'offre en stationnements, accessibilités vélos et piétonne facilitée, capacité d'accueil en bus, cars, taxis, bornes de recharge électrique, ...),
 - à long terme, la mise en œuvre la liaison avec la future gare LGV prévue en rive gauche, dont les modalités (navette ferroviaire envisagée dans le projet GPSO) sont à préciser.
- La réalisation de nouveaux parkings relais intermodaux (P+R), avec 4 sites d'ores et déjà en cours d'aménagement ou envisagés :
 - Bellevue (Le Passage d'Agen) en entrée sud en lien avec l'échangeur autoroutier (réalisé en 2017),
 - Agropole/Aéroport (Estillac), en entrée sud-ouest et en lien avec ce secteur économique,
 - Gardès (Boé), en entrée urbaine sud, en provenance de Layrac,
 - Camélat (Colayrac St Cirq) en entrée nord-ouest, en lien avec les grandes infrastructures (RD813, RN1021 et ses prolongements ...).

Ces projets pourront être ajustés dans leur localisation et complétés par la suite en fonction des évolutions du réseau de transport, en visant :

- des positionnements aux principales entrées d'agglomération et du cœur urbain,
 - la coordination avec une fonction de covoiturage,
 - l'opérabilité entre lignes urbaines, de TAD et scolaires,
 - une tarification (si elle existe) incitative, avec au minimum un accès gratuit pour les détenteurs d'un titre de transport,
- Le développement des aires de covoiturage, pour organiser une pratique en fort développement et coordonner les initiatives publiques (notamment celle du Conseil Départemental 47) et privées dans ce domaine.
- Il s'agit de faire du covoiturage un mode de déplacement à part entière, en tant qu'il permet d'élargir le panel de solutions pour se déplacer, d'optimiser l'utilisation du réseau routier (par l'augmentation du taux d'occupation par véhicule), de répondre aux problématiques de coûts individuels des déplacements, et potentiellement d'être coordonné avec l'accès aux réseaux de bus.

2 types de sites sont à envisager :

- les aires positionnées le long des axes principaux de circulation et aux carrefours importants, qui facilitent le regroupement des "covoitureurs" et permettent différents types d'itinéraires : échangeurs autoroutiers (*aménagement en cours à l'échangeur actuel, en cours d'étude pour le projet d'échangeur Ouest*), RN21-1021, axes départementaux principaux (RD813, RD656, RD119, ...). Sur ces lieux très porteurs, empruntés par de nombreux actifs transitant sur le bassin d'emplois, il sera à priori privilégié la mutualisation sur un parking privé ou public existant ou bien un aménagement dédié, en fonction des capacités attendues ;
- les aires positionnées dans les périphéries de villes et dans les bourgs, plus aisément accessibles par les piétons et cyclistes, et pouvant drainer sur des itinéraires routiers secondaires. Il sera ici privilégié l'identification et la valorisation des aires de stationnements ouvertes au public qui sont sous-utilisées en journée.

Le "Schéma départemental des alternatives à l'usage individuel de la voiture" étudié en 2011-2012 (étude association "Au Fil des Séounes" et *MobiGis*), identifie et priorise la création d'aires de covoiturage sur certaines communes de l'Agglomération. Ce schéma servira de guide pour établir les choix futurs d'aménagement et de localisation d'aires (une 10^{aine} envisagées à ce jour), suivant les opportunités, besoins et pratiques observées localement :

- *priorité 1* : Saint Hilaire de L., Sérignac sur Garonne, Brax, Ste Colombe, Moirax, Castelculier, Bon-Encontre, Saint Caprais de L., Foulayronnes.
- *priorités 2 et 3* : Estillac, Roquefort, Laplume, Aubiac, Layrac, Pont du Casse, Lafox.

❑ **La communication, l'information et le conseil.**

- Le développement et la modernisation de l'information voyageur mobilisant des moyens classiques et numériques (centrale de mobilité, application sur smartphone ...), destinés à améliorer la lisibilité de l'information sur les offres existantes en transports collectifs, les horaires et disponibilités des bus, les autres modes de déplacements alternatifs à promouvoir (vélo, marche, covoiturage, autopartage ...)
- La mise en œuvre d'opérations de communication et de "séduction", par l'évènementiel (tel que le "*Challenge de la mobilité*" organisé chaque année sur la thématique des déplacements domicile/travail), l'affichage, les supports papier ...,
- L'encouragement à la mise en œuvre de Plan Déplacements d'Entreprises (PDE) et d'Administrations (PDA), tels que déjà engagés par plusieurs employeurs importants (ERDF/GRDF, MACIF, UPSA, DDT, Agen Habitat, ville d'Agen, l'Agglomération elle-même), par :
 - des démarches d'appui et partenariale de l'Agglomération avec les structures qui souhaitent s'engager,
 - des démarches d'informations et commerciales en direction des employeurs et des salariés,
 - des incitations tarifaires pour l'usage du réseau de transport urbain et/ou des vélos en location.

❑ **Le développement durable et la qualité du service**

- Le développement durable au cœur de la gestion du réseau et de son image auprès du public : en termes de véhicules, de politique énergétique et de gestion et de management (outils, social, reporting, process etc.),
- Le développement des modes doux et de leurs itinéraires sécurisés, en complément et en coordination avec les bus, les parkings relais et/ou de covoiturage,
- La qualité du service pour les usagers (propreté, ponctualité, qualité commerciale etc.), les non usagers (image attractive à développer) et pour la collectivité (rapports, partenariat dynamique à mettre en place, propositions d'améliorations etc.).
- La sécurité du réseau avec une compétence médiation-contrôle de titre et lutte contre la fraude internalisée par l'entreprise en charge des transports urbains, ce dans un souci de cohérence de la politique globale des transports urbains en accompagnement du programme de vidéosurveillance mis en place dans les bus et pour une professionnalisation de cette activité.

❑ **La tarification et la billetterie**

- Les principes de tarification (sous réserve d'ajustement ultérieurs dans le cadre de la future DSP Transport)
 - une politique tarifaire incitative, simplifiée et lisible pour les usagers,
 - une gamme "tous public" comprenant un ticket unité, un titre 10 voyages, un Pass journée, des abonnements mensuel et annuel,
 - des tarifs réduits en abonnements mensuel et annuel pour les jeunes (non étudiants/actifs) et les seniors,
 - des tarifs spécifiques à bas coût pour les scolaires et lycéens (abonnement avec 1 aller-retour jour ou illimité),
 - une réduction de 50% sur les abonnements pour les bénéficiaires de la CMU complémentaire,
 - la gratuité pour les bénéficiaires de l'allocation adultes handicapés (AAH) et allocation de solidarité aux personnes âgées (ASPA)
 - le maintien de la gratuité de la navette "Cœur d'Agen",
 - la gratuité d'accès aux parkings relais P+R pour les détenteurs d'un titre de transport.
- Les principes de la billetterie (sous réserve d'ajustement ultérieurs dans le cadre de la future DSP Transport)
 - un système central supervisant l'ensemble des équipements du système billettique,
 - 3 types de titres : titres sans contact pour les abonnements, billets magnétiques pour les titres « journée » et carte de 10 voyages, ticket unités papier
 - un système de vente et d'émission de titres de transports élargi, basé sur :
 - . l'agence commerciale actuelle,
 - . un système classique de vente à bord des bus,
 - . des dépositaires localisés dans les principales communes autour d'Agen,
 - . un système de vente par Internet, pouvant concerner les cartes d'abonnement sans contact.
 - un système de validation et de contrôle des titres

❑ **La mobilisation des outils réglementaires et fonciers.**

Dans le cadre du PLUi révisé et de ses futures évolutions, seront mis en œuvre les outils contribuant à la réalisation des orientations fixées :

- les réservations (emplacements réservés) ou préservations (zones spécifiques type UE, ou zones non constructibles en attente) de terrains non encore acquis par la puissance publique, nécessaires à la réalisation des aménagements viaires, d'aires de stationnements et cyclables programmés,
- La planification et l'organisation cohérente des sites d'urbanisation future (via les OAP aménagements, des ZAC, l'instruction des permis de lotir),
- La prescription de densités bâties minimales sur les principaux sites de développements résidentiels et/ou proche des axes de transports, pour optimiser les futurs investissements en matière de transports et de réseaux divers.

B/ LE DEVELOPPEMENT DES MODES DE DEPLACEMENTS VELOS ET PIETONS

1. LES ORIENTATIONS ET ACTIONS

- ❑ **L'utilisation du vélo en ville est une alternative à la voiture et un maillon complémentaire aux transports en commun.** En effet,
 - c'est un moyen de locomotion idéal pour les trajets de courtes distances (3 à 5 Km) lorsqu'on sait que 50% des déplacements sont des trajets inférieurs à 5 km,
 - le vélo améliore le cadre de vie et la qualité de vie et préserve l'environnement, car est un facteur important de réduction des pollutions de l'air et sonore engendrées par le trafic automobile,
 - il permet de sécuriser les déplacements, dès lors que des aménagements sont prévus adaptés à la circulation générale environnante,
 - il renforce l'attractivité du territoire, et constitue un autre moyen de découvrir les villes, bourgs et leurs environs.

- ❑ Dès 2000, **la ville d'Agen a établi un Plan Vélo** définissant une trame d'itinéraires sur l'ensemble du territoire communal et ses principes de réalisation. La ville-centre possède ainsi à ce jour un réseau cyclable relativement étoffé et qui continue à se développer. Ce Plan Vélo sert encore aujourd'hui de fil conducteur aux réalisations d'aménagements cyclables sur le territoire communal et en relation avec les communes voisines de la plaine de Garonne. Il faut noter que depuis septembre 2011, le double-sens cyclable a été instauré en centre-ville d'Agen dans l'ensemble de la zone 30 (hormis quelques rues désignées).

- ❑ Afin développer plus fortement la dimension cyclable à l'ensemble des communes de l'agglomération, et dans le prolongement de la démarche de Plan de Déplacements Urbains initiée en 2002, l'Agglomération a engagé en 2007-2008 l'étude de son **Schéma Directeur "Vélo"**.
 Les études ont porté dans un premier temps sur la définition d'un réseau cyclable à l'échelle des 7 communes faisant partie de la communauté en 2008 (Agen, Boé, Bon-Encontre, Colayrac-St Cirq, Foulayronnes, Layrac et Le Passage), et la mise au point d'une Charte d'aménagement cyclable.
 Depuis cette date, les différentes étapes d'élargissement de l'Agglomération ont imposé l'engagement d'études et de consultations complémentaires avec les communes et les partenaires associés, pour assurer la mise à jour du contenu du Schéma à l'échelle du territoire institutionnel. A ce jour, le travail de mise au point du **Schéma Directeur Vélo pour l'Agglomération à 31 communes est en cours de finalisation**.
 Sont présentés dans les pages suivantes (sous réserve d'ajustements et de compléments ultérieurs):
 - La carte générale du réseau d'itinéraires du Schéma Directeur Vélo, selon son état d'avancement à la date d'établissement du présent document,
 - La Charte d'aménagement cyclable de l'Agglomération d'Agen

❑ **Les objectifs poursuivis dans le cadre du Schéma Directeur Vélo sont les suivants :**

- Le développement de l'usage du vélo en déplacements de courtes ou moyennes distances, dans la perspective d'une augmentation significative de sa part modale sur le territoire communautaire (rappel : objectif de 11% de part modale défini au SCOT du Pays de l'Agenais à l'horizon 2030, soit une croissance de 5 points par rapport à la situation 2009)

Dans cette optique, sont pris en compte dans les travaux du schéma :

- les besoins quotidiens (liaisons domicile-travail, domicile-école), ainsi que les pratiques de loisirs et touristiques,
- les secteurs de la plaine de Garonne (rives droite et gauche), le plus favorable au mode vélo compte tenu de sa géographie, des densités bâties et des proximités urbaines (résidentielles, économiques, d'équipements) existantes ou envisagées dans le PLUi,
- ...mais également le déploiement d'itinéraires sur les secteurs périurbains et ruraux. Le fort développement actuel du vélo électrique constitue une donnée nouvelle qu'il s'agit de prendre en compte dans la mise au point et les suites à donner au Schéma Vélo, puisqu'il offre la possibilité d'élargir la gamme d'usagers et de pallier les difficultés liées à la topographie et aux distances.

- La constitution d'un réseau global et continu d'itinéraires cyclables, associant les axes structurants d'intérêt départemental ou communautaire, et les principaux maillages intercommunaux et communaux.

Ce réseau a vocation à intégrer les espaces dédiés aux cyclistes (pistes et cheminements séparés de toute circulation automobile), ainsi les voies à faible circulation et/ou sécurisées (bandes cyclables, zones 30 ...) permettant :

- l'amélioration de l'accessibilité cyclable aux pôles d'emplois, aux pôles de commerces et loisirs, et aux grands équipements,
- la résorption des discontinuités cyclables existantes, comprenant le traitement ou l'évitement des axes et des points (carrefours) dangereux,
- les liaisons et dessertes locales, en coordination avec le maillage fin de voies et de cheminements aux échelles infra-communales.

Tel que défini à ce jour et en dehors des itinéraires existants, il est conçu comme un schéma de principe devant servir de guide pour les maîtres d'ouvrages dans le cadre de leurs programmations de rénovation ou réfections de voiries, et de conception des voies nouvelles.

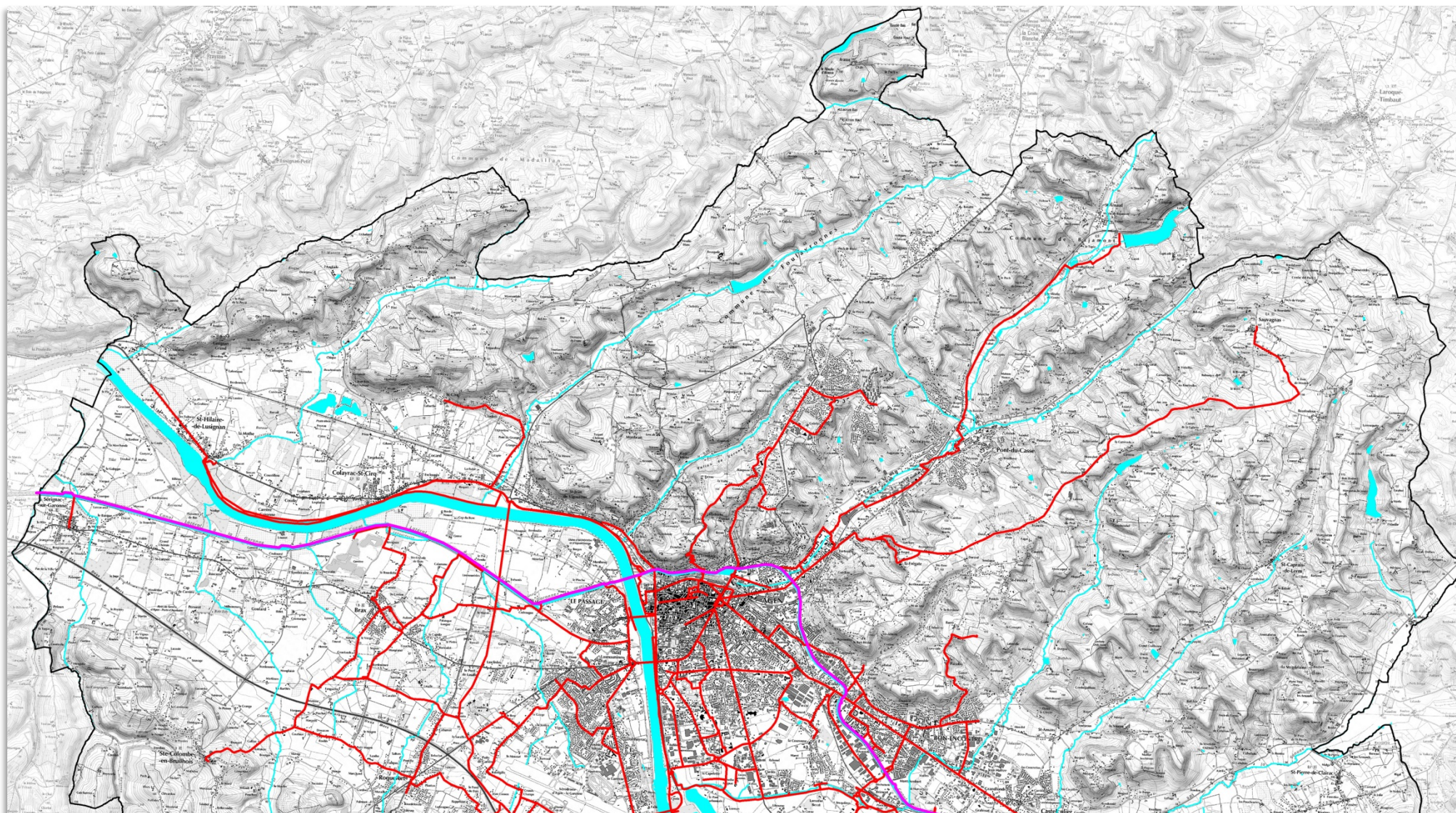
Le Schéma intègre les axes d'itinéraires cyclables de longue distance portés par les collectivités régionale et départementale, dans le cadre de leurs schémas de voies vertes et cyclables, dans une optique de grands itinéraires touristiques : la voie verte du Canal de Garonne, les liaisons le long du fleuve, la liaison Agen – Auch via la vallée du Gers.

- La mise en œuvre de la Charte d'aménagements cyclables de l'Agglomération, conçue comme :
 - un guide commun pour l'amélioration de la cyclabilité des espaces publics et des espaces privés ouverts au public,
 - un outil contribuant à la sécurisation des voies et à la modération des vitesses,
 - un document non figé, devant s'adapter à l'évolution des réglementations nationale et locales (règlements de voiries ...).
- Le développement du service "Tempo" de location de vélos (actuellement une 40aine de vélos, dont 10 électriques) en corrélation avec le développement du réseau et des pratiques cyclables : effort sur la communication, création de nouvelles vélos stations (une à la gare d'Agen), évolutions tarifaires ...

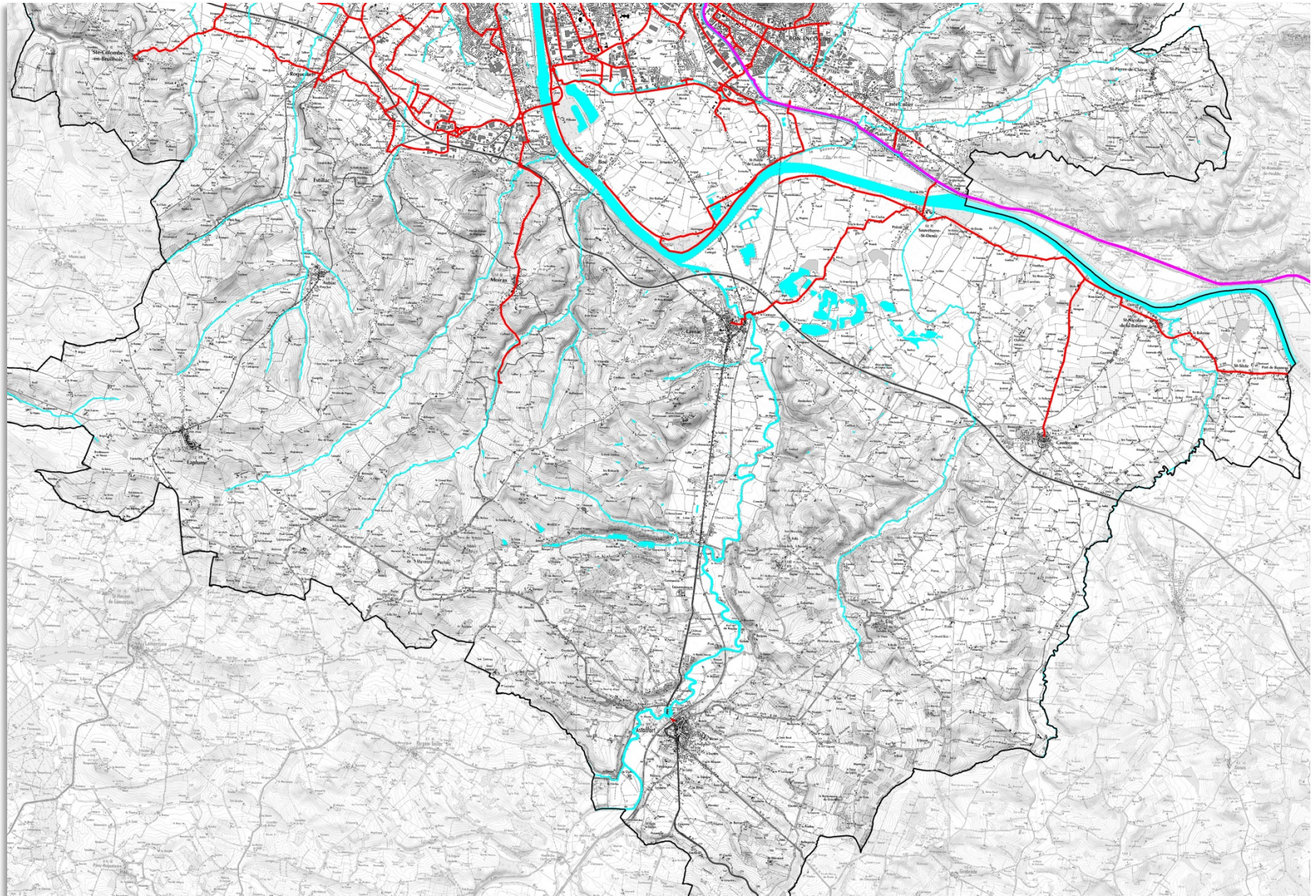
2. CARTE GÉNÉRALE DU SCHÉMA DIRECTEUR VELO

(projet fin 2016 – carte comprenant les principaux itinéraires aménagés ou en projet des communes)

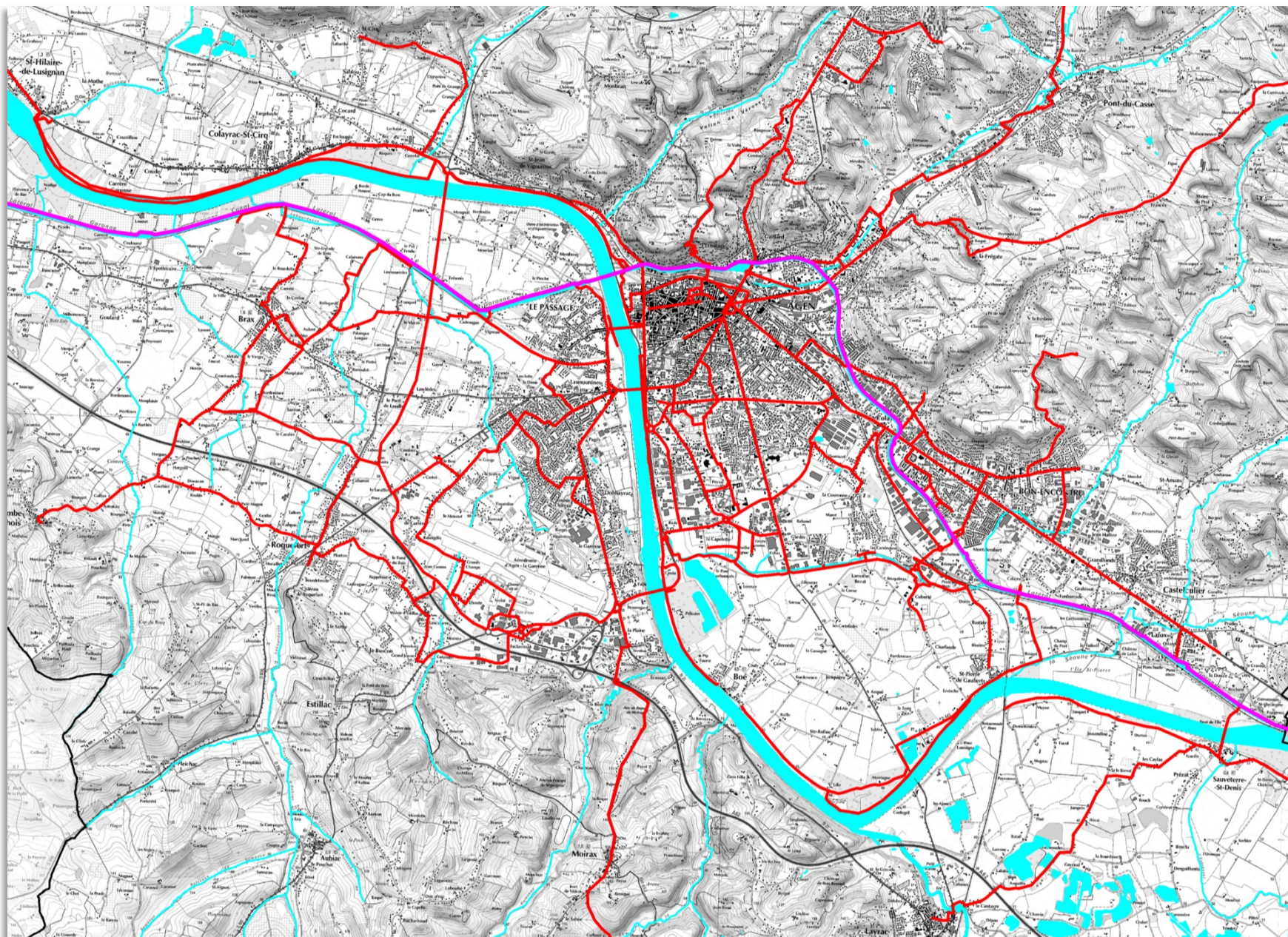
➤ Partie Nord



➤ **Partie Sud**



➤ **Partie Centrale**



3. CHARTE D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE DE L'AGGLOMÉRATION D'AGEN



INTRODUCTION



Se déplacer à vélo...



Les itinéraires et les aménagements cyclables ne peuvent être programmés et fonctionner que s'ils répondent aux besoins des usagers.

- **Un itinéraire sécurisé** avec des aménagements adaptés par rapport à la circulation et sa vitesse. L'aménagement lui-même doit être sûr, sans obstacles pour le cycliste (caniveaux, rails, abaissement de trottoirs ...) et entretenu (feuilles mortes glissantes en temps de pluie, nids de poule...). Il doit également permettre l'écoulement des eaux de pluies, par exemple. Une réflexion particulière doit être menée en matière d'aménagement cyclable : où, quel type et quels critères de conception (enrobé, végétation, écoulement des eaux...).



- **Un itinéraire cohérent.** Il ne s'agit pas de faire des aménagements ponctuels sans liens possibles. Un réseau n'est pas obligatoirement aménagé dans son intégralité. Mais le cycliste doit pouvoir successivement emprunter une bande, une piste ou une voie de desserte. Les pôles doivent être desservis par le réseau cyclable et des points de stationnement doivent être présents à proximité.

- « **Un itinéraire sans détours inutiles** » est un critère qui consiste à envisager pour les cyclistes le chemin le plus direct et le plus court.

- **La notion d'itinéraire attractif** est très importante dans la mesure où le cycliste réagit comme le piéton. Il se sent vulnérable et ne possède aucun habitat de protection. Les usagers du vélo vont favoriser les passages éclairés, lisibles, entretenus et dont l'environnement est sécurisant et attrayant. De plus l'itinéraire doit répondre à la demande : la desserte des pôles générateurs.

- **Les itinéraires doivent être confortables** c'est-à-dire entretenus, encore une fois et jalonnés. Ils doivent éviter les zones présentant un trop grand dénivelé par exemple où la cohabitation trop forte avec les poids-lourds.



INTRODUCTION

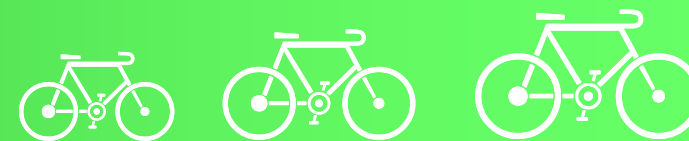


Des avantages à promouvoir...

- **Un mode de déplacement écologique...** Les transports contribuent à l'augmentation de la pollution de l'air. Ils sont responsables de 20% de la concentration en CO₂ et plus de 60% pour le CO. Réduire l'utilisation de la voiture est au centre des problématiques autour du développement durable en milieu urbain. Le vélo est le mode de déplacement le plus écologique, il ne pollue pas.
- **Un mode de déplacement rapide...** Selon plusieurs sources, un cycliste roule en moyenne à une vitesse de 14 km/h. Le vélo est le moyen de transport le plus rapide en milieu urbain dense sur des distances allant jusqu'à 2 km. Plus de la moitié des transports urbains en voiture sont inférieurs à 3 km, le vélo est donc en ville le moyen idéal pour se déplacer, surtout aux heures de pointes. Le cycliste n'est pas tributaire des bouchons, des attentes et de la recherche de stationnement.
- **Un mode qui consomme peu d'espace...** Le vélo consomme en moyenne 5 fois moins d'espace que la voiture. Une voiture en stationnement occupe environ 10 m² alors qu'un vélo occupe 1 m² maximum. A l'arrêt, un vélo consomme 8 fois moins d'espace par personne que la voiture.
- **Un mode bénéfique pour la santé...** Faire du vélo est une activité physique douce et accessible à tous. Sa pratique est saine et prévient des maladies cardio-vasculaire (1/2 heure de vélo par jour permettrait de réduire ce risque par 2). Pratiqué de manière régulière et modérée, le vélo facilite la digestion, l'irrigation du cerveau, le maintien musculaire et les capacités respiratoires. Un automobiliste respire environ 2 fois plus de CO qu'un cycliste et 50% d'oxyde d'azote en plus.



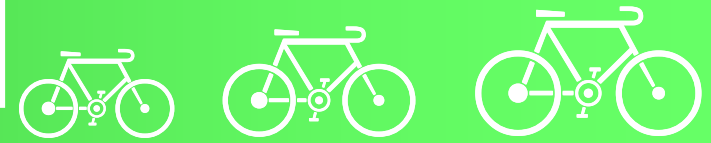
La pratique du vélo est enfin une activité de plein air, accessible à tous les âges et à toutes les classes sociales. Ce mode permet une autonomie et un déplacement de porte à porte. Les frais de transport sont réduits et le stationnement vélo est gratuit. Le vélo est de plus un véhicule silencieux qui ne détériore pas le cadre de vie.



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS



Les bandes cyclables

• Unidirectionnelles :

Ces voies strictement réservées aux cyclistes sont matérialisées par un marquage en pointillés sur la chaussée **dans le sens / ou à contresens** de la circulation automobile → *Il n'y a pas de séparation physique avec la voie VP.*



• Bidirectionnelles :

Ce type d'aménagement est à proscrire quand la bande cyclable n'est pas implantée à gauche de la circulation dans une voie à sens unique. Dans tous les autres cas, le cycliste, entre la chaussée et la voie cyclable longeant le trottoir, risque des chocs frontaux avec les véhicules.

• Contre sens cyclable :

« Voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés ». Ils ont de grands intérêts pour la continuité des itinéraires.



On constate que si la bande cyclable a une largeur $\geq 2m$, elle risque d'être confondue avec une aire de stationnement ou utilisée dans les deux sens ce qui est particulièrement dangereux.

Les pistes cyclables

• Unidirectionnelles :

Elles sont généralement aménagées sur trottoir ou en site propre. La piste aménagée sur trottoir peut être positionnée côté chaussée si le trottoir est bordé de commerces ou si le nombre d'entrées cochères est élevé (sous réserve d'atténuer les dépressions au droit des accès).

Le positionnement d'une piste cyclable sur trottoir côté immeubles est intéressant dans le cas d'un stationnement longitudinal côté chaussée et si les accès riverains sur le trottoir sont limités et offrent une bonne visibilité réciproque.



• Bidirectionnelles :

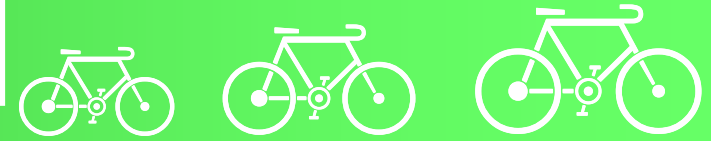
Elles sont généralement en site propre ; ce type d'aménagement convient bien aux itinéraires de liaison inter-quartiers.

→ *Séparation physique avec la voie VP, logique fonctionnelle*



*La perception d'une sécurité offerte augmente la prise de risque en diminuant à la fois la vigilance de l'automobiliste et celle du cyclistes.
Tous deux ne s'attendent plus au conflit!*

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS



Les espaces mixtes

• Les zones 30 :

Ce type d'aménagement urbain rentre dans la logique d'un espace partagé. En diminuant la vitesse on diminue d'autant la vulnérabilité des usagers tout en créant une atmosphère propice à la cohabitation des modes.

→ *Mise en place de zones de « quiétude »*



• Les zones de cohabitation :

Elles rentrent dans la même logique que les zones 30 mais sont plus orientées sur des logiques de loisirs et de promenade.

→ *Mise en place d'un espace « ludique »*

• Les couloirs bus avec circulation de cyclistes :

Ce type d'aménagement permet aux cyclistes de raccourcir leur itinéraire en empruntant les couloirs réservés à la circulation des bus, qui doivent être néanmoins dimensionnés avec une largeur adéquate.

→ *Utilisation de l'espace par les modes alternatifs*



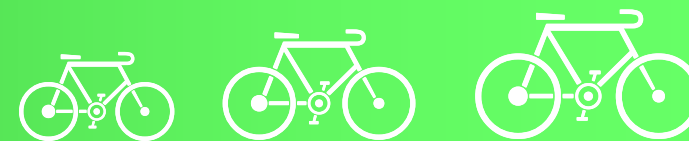
• Pour les trottoirs :

Compris entre 3 m et 3 m 50, on peut autoriser ponctuellement une circulation mixte (cyclistes / piétons) en tenant compte des flux respectifs moyennant une signalétique qui indique aux cyclistes la rupture d'itinéraire et la priorité des piétons.

→ *Cohabitation des usagers « doux »*



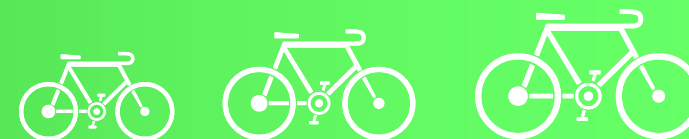
Ces types d'aménagements sont à privilégier si les conditions de circulations le permettent, afin de garantir des conditions sécuritaires de qualité. La cohabitation modale doit également être exclusivement réservée dans des emprises spatiales ne nuisant à aucun des modes concernés.



ELEMENTS DE CHOIX



ELEMENTS DE CHOIX



Adéquation aménagements / typologie d'espaces



*Il n'existe pas de recette universelle ni de règle absolue permettant le choix immédiat d'une certaine typologie d'aménagement.. Mais certains critères peuvent déterminer des orientations à viser. Le choix du type se fera notamment au regard de la **continuité** qu'il apporte (bienfait du contre sens par exemple), la **géométrie des voies**, l'**espace disponible**, l'**importance des flux**, la **visibilité réciproque**, la **réduction des vitesses**, la **lisibilité** et la **compréhension de l'espace**, la **propension à éviter les infractions**.*

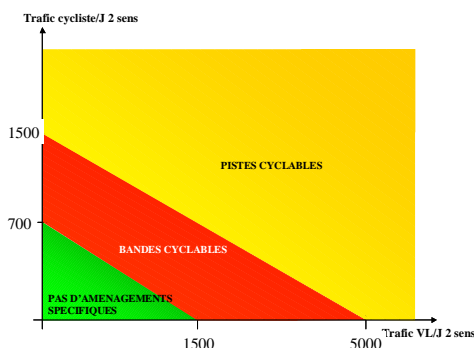
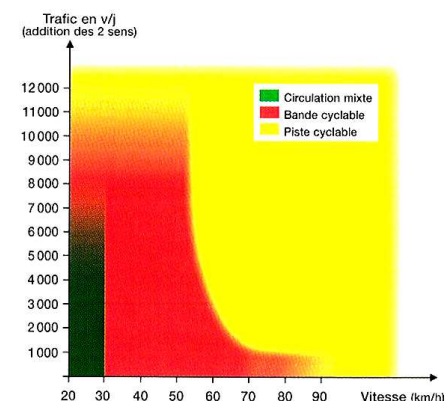
• Le trafic en urbain:

Les différents types d'aménagements possibles sont tout d'abord à envisager au regard de l'adéquation entre volume de trafic et vitesse pratiquée.

Plus les trafics seront importants et plus les vitesses seront fortes plus il faudra réfléchir à des réseaux sécurisés et à un meilleur partage de la voirie.

A contrario plus les vitesses seront faibles (et ce en dépit même du trafic supporté) plus la cohabitation modale sera facile.

Nécessité de prendre en compte l'incidence du trafic PL → Penser à l'effet d'aspiration notamment en terme de confort de l'aménagement cyclable (bande ou piste plus large et écartée de la voie ; notamment en courbe et en pente

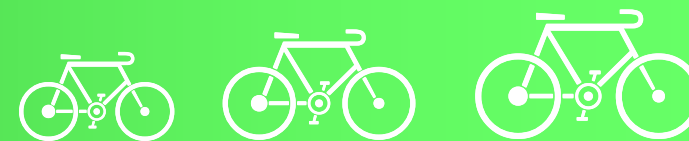


• Le trafic en inter urbain:

Il est plus difficile d'aborder la problématique en milieu péri urbain du fait que ce dernier connaît une grande variation des densités et donc des phénomènes perturbants.

Les niveaux de service des infrastructures seront donc à envisager plus en terme d'adéquation trafic vélo par rapport à la charge de trafic VP.

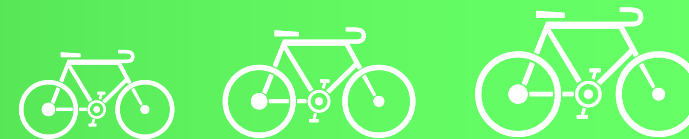
D'autre part en milieu interurbain les vitesses pratiquées sont généralement plus importantes qu'en urbain, les emprises réservées aux infrastructures cyclistes devront donc viser à donner un maximum d'espace (tout en restant rationnel) pour favoriser la sécurité du déplacement.



SCHEMA DE POSITIONNEMENT



ELEMENTS DE CHOIX



Bandes cyclables unidirectionnelles dans une chaussée à 2 voies



- Faible coût de réalisation
- Attire l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes



- Problème des tourne-à-droite VL aux intersections
- Problème des tourne-à-gauche cyclistes dans les ondes vertes

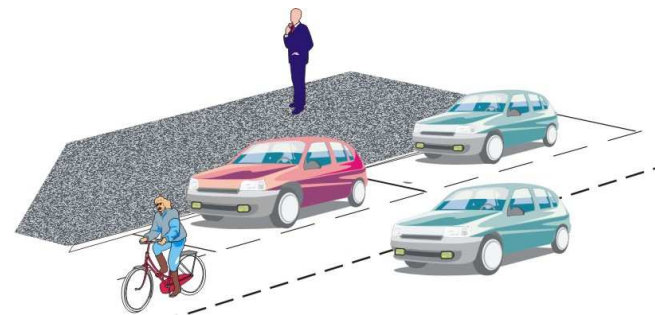
Bandes cyclables entre voie de circulation et stationnement longitudinal



- Facilite l'intégration aux carrefours



- Risque de chocs lors de l'ouverture des portières (chute sur la chaussée)



Bandes cyclables entre stationnement et trottoir

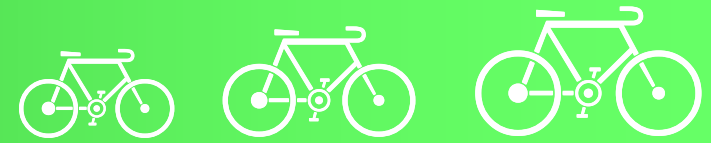


- Simplicité de mise en place (simple marquage)
- Protection du flux cycliste par les véhicules en stationnement
- Bonne visibilité sur l'ouverture des portières si implantation en contre sens

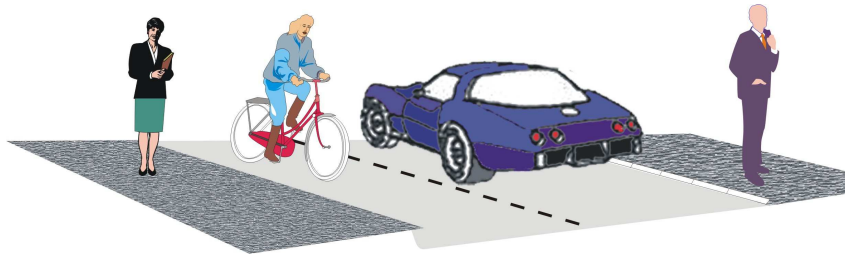


- Risque d'ouverture de portière (quand même sens)
- Difficultés d'insertion aux carrefours à cause des encoches de stationnement
- Mauvaise visibilité

ELEMENTS DE CHOIX



Bandes cyclables à contre sens



- Raccourcissement des parcours et perméabilité des quartiers
- Bonne visibilité cycliste côté conducteur



- Risque de chocs frontaux si beaucoup de circulation et sous dimensionnement de l'aménagement
- Problèmes de dépassement de cyclistes

Bandes cyclables bidirectionnelles



- Facilite l'intégration aux carrefours

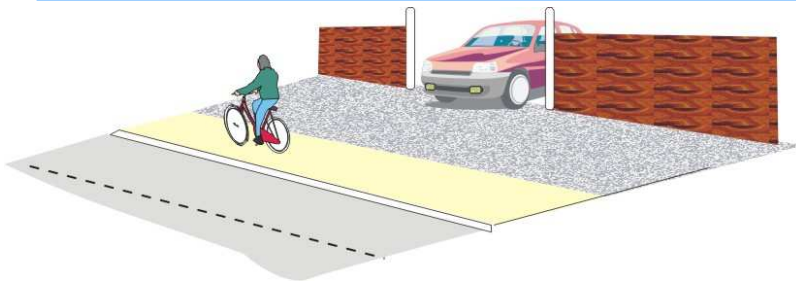


- Risque de choc lors de l'ouverture des portières (chute sur la chaussée)

ELEMENTS DE CHOIX



Pistes cyclables unidirectionnelles en avant du trottoir



- Permet de garder un espace piéton suffisant au bord du bâti (avantage pour les commerces)



- Problèmes si accumulation d'entrées charnières
- Danger lors de l'ouverture des portières de voiture en stationnement (espace minimum de 50 cm, 70 cm recommandé)

Pistes cyclables unidirectionnelles en arrière du trottoir

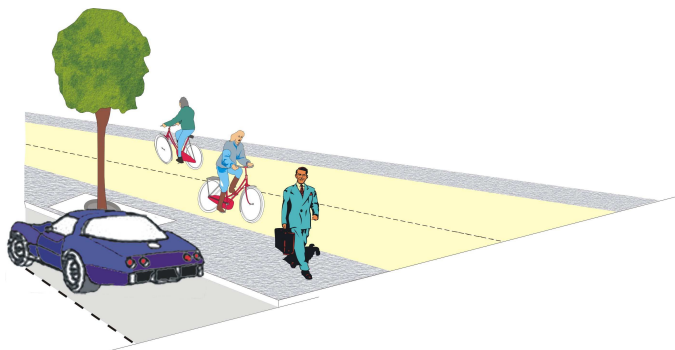


- Evite les dépressions au droit des entrées cochères
- Evite les chocs de portières



- Manque de visibilité sur les accès riverains
- Problèmes pour les commerces, vitrines.....

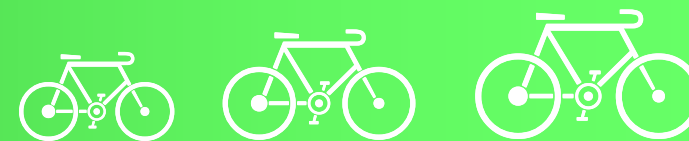
Pistes cyclables bidirectionnelles



- Sécurité maximale en section courante



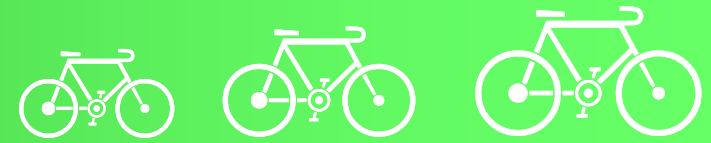
- Aménagements coûteux demandant de plus grandes emprises
- Danger lors de la réinsertion dans la circulation



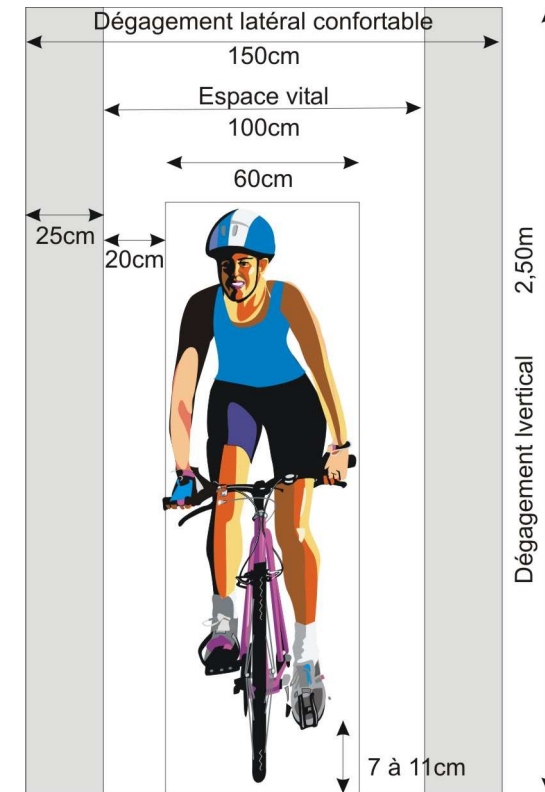
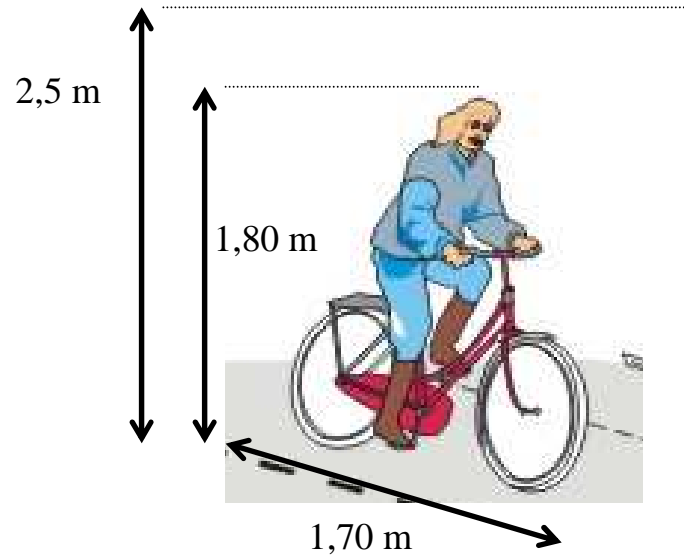
DIMENSIONNEMENTS



DIMENSIONNEMENT



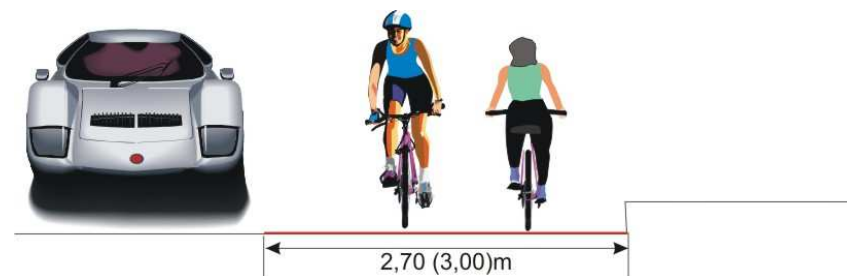
Rappels sur les gabarits cyclistes



DIMENSIONNEMENT

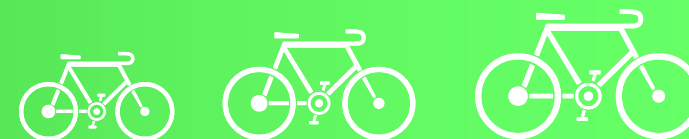


Les bandes cyclables

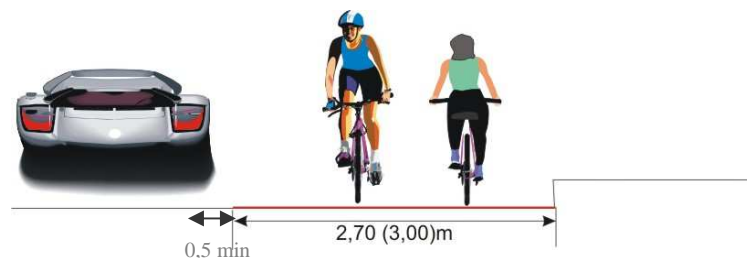
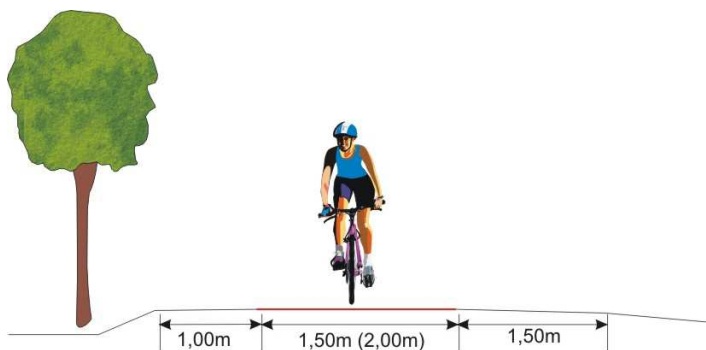


Type	Largeurs	Observations
Unidirectionnelle dans le sens de la circulation	1,50 m	Largeurs entre fil d'eau et axe marquage
Unidirectionnelle à contre-sens	1,50 m	Prévoir une surlargeur d'au moins 0,20 m si la piste longe du stationnement
Bidirectionnelle	2,70 m à 3 m	Bandes bidirectionnelles à proscrire sauf à gauche de la circulation dans une voie à sens unique

DIMENSIONNEMENT



Les pistes cyclables

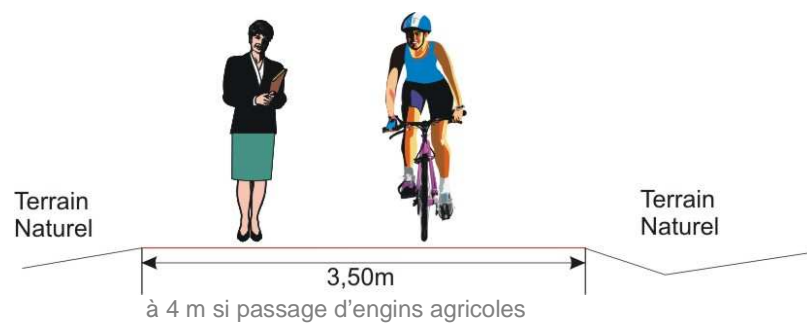


Type	Sens	Largeurs		Observations
		Trafic faible ($< 1\,500$ cyclistes / jour)	Trafic fort ($> 1\,500$ cyclistes / jour)	
Unidirectionnelle	Sens unique	1,50 m	2,00 m	Sur trottoir : les pistes sont écartées de 0,50 m minimum de la bordure de la chaussée En site propre : accotements latéraux de 1,00 m (minimum)
Bidirectionnelle	Double sens	2,70 m	3,00 m	Dans tous les cas : dégagement de : • 1,50 m au droit des bancs, 0,50 m au droit des corbeilles, mobiliers d'information, etc. • 1,00 m pour les arbres

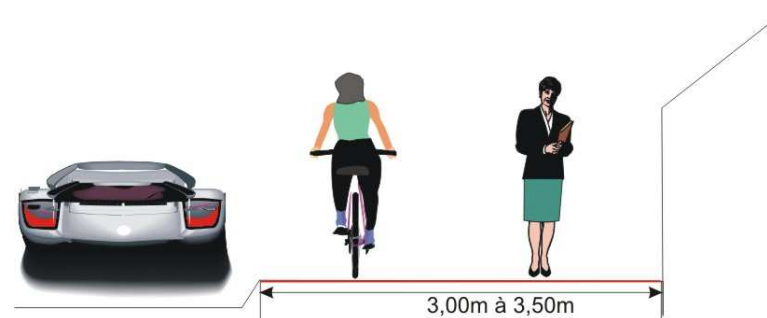
DIMENSIONNEMENT



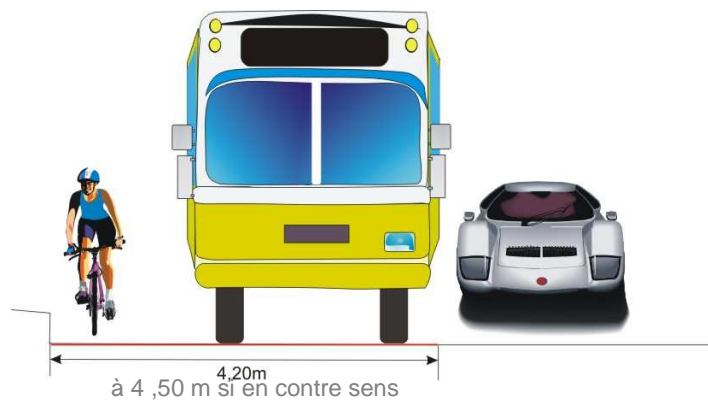
L'espace mixte en rural



L'espace mixte en urbain



Couloirs bus

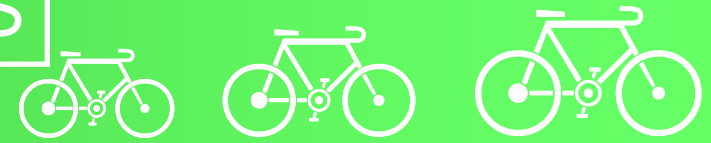




TRAITEMENT AUX CARREFOURS

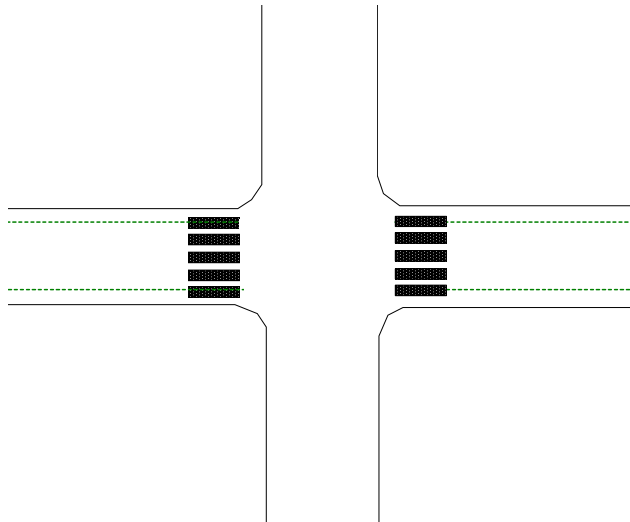


TRAITEMENT AUX CARREFOURS



Les bandes cyclables *Carrefours sans feux*

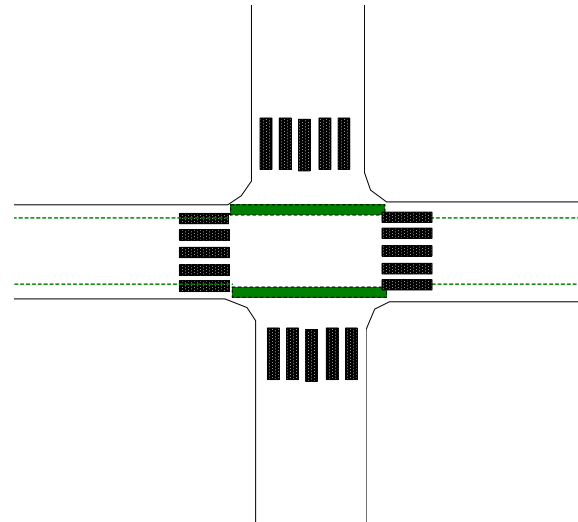
• Sans axe prioritaire



C'est le régime de la priorité à droite.

Il n'y a pas de marquage dans le carrefour (...afin d'éviter la confusion avec un marquage de priorité !)

• Avec axe prioritaire

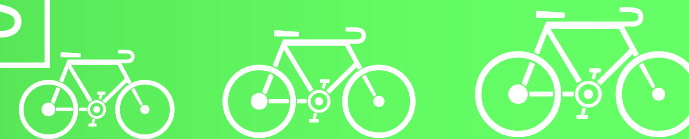


Il y a continuité du marquage sur l'axe prioritaire uniquement.



Dans le carrefour, le marquage de la bande est en vert sur toute la surface ; la couleur verte a un rôle d'éveil ou de vigilance et non de repérage.

TRAITEMENT AUX CARREFOURS

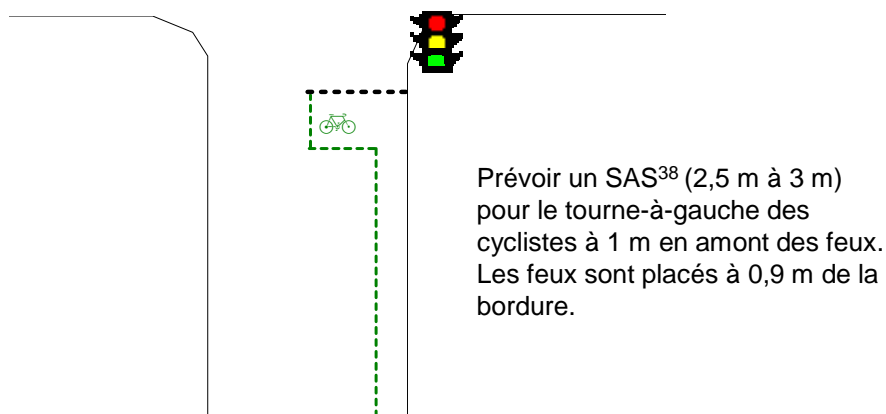


Les bandes cyclables Carrefours avec feux

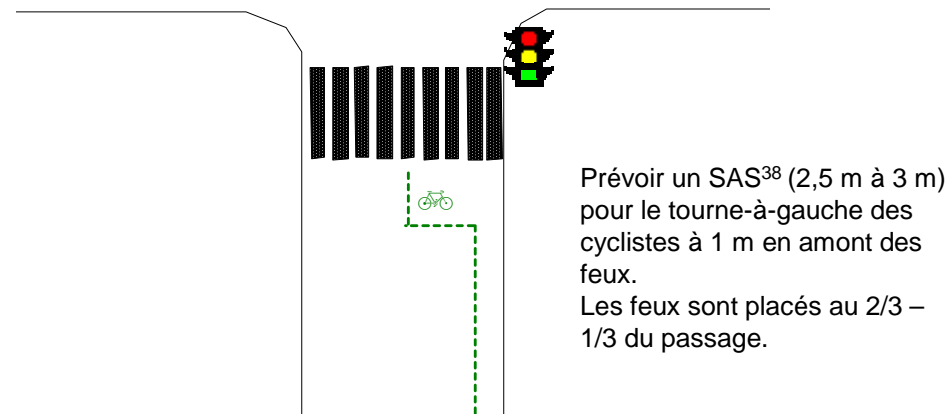


Il n'y a pas de marquage dans le carrefour

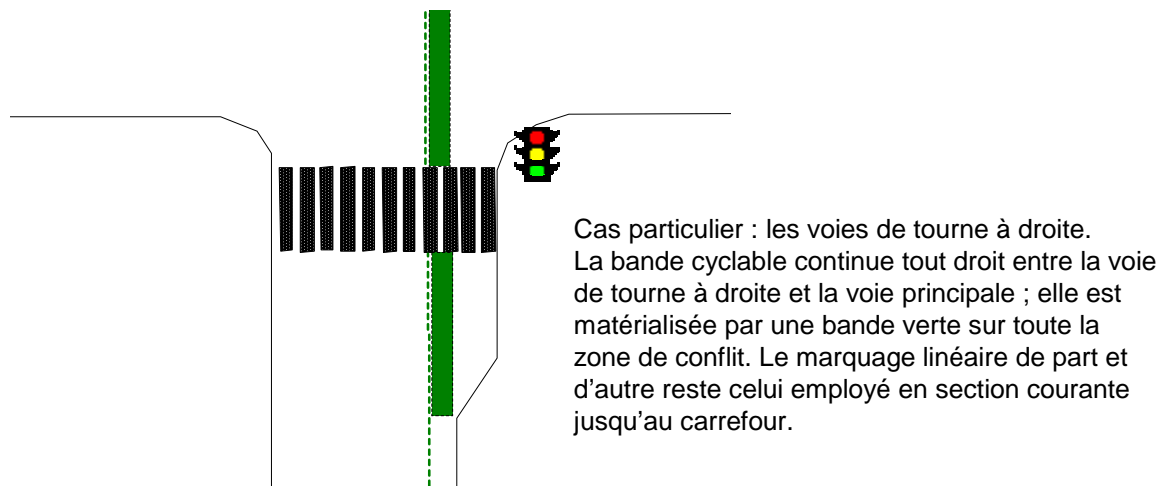
• Sans passage piéton



• Avec axe prioritaire



• Avec voie de tourne à droite



TRAITEMENT AUX CARREFOURS



Les pistes cyclables

Les traversées sont intégrées dans le flux piéton.

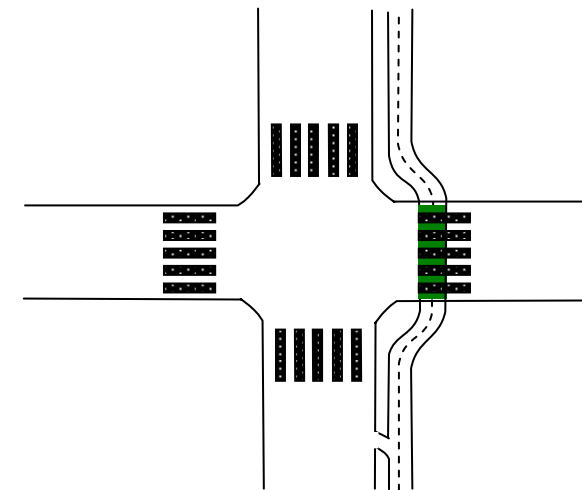
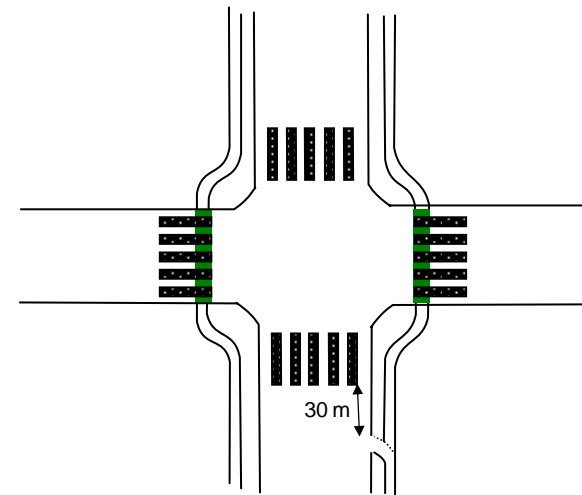
Les traversées de voies perpendiculaires sont intégrées dans le flux piétons au droit des passages pour piétons. La piste est matérialisée sur l'emprise du passage en amont des feux tricolores (> 1 m). Le positionnement de la traversée cyclable côté avant ou arrière du passage piétons est fonction de la position de la piste en section courante et de la taille des rayons du carrefour. Il faut chercher à éviter les entrecroisements piétons / cyclistes ainsi que les déhanchements de trajectoire.

En général, la largeur des passages piétons est de 4 m ; elle peut être portée à 5 m si les flux piétons sont importants. Dans le cas d'une piste cyclable bidirectionnelle, la largeur est portée à 6 m.

Cas particulier : le tourne à gauche des cyclistes.

Pour les cyclistes qui tournent à gauche vers une voie sans espace réservé.
Pour les 2 roues légers, il faut :

- soit prévoir une descente des cyclistes vers la chaussée à 30 m en amont du carrefour
- soit ne rien prévoir et dans ce cas la traversée ne peut se faire qu'avec les passages piétons.



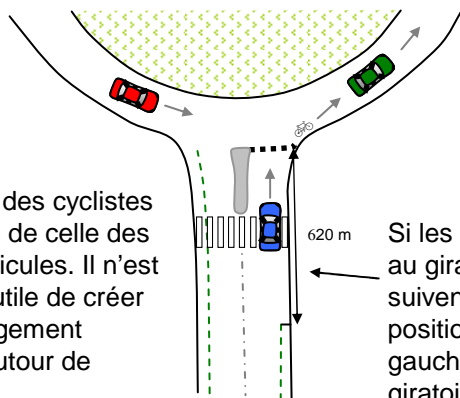
TRAITEMENT AUX CARREFOURS



Les bandes cyclables sur giratoires

- Giratoires à faible flux de circulation et de géométrie restreinte ($T < 5000$ upv/j et R de îlot $< 10m$)

La vitesse des cyclistes est voisine de celle des autres véhicules. Il n'est donc pas utile de créer un aménagement cyclable autour de l'anneau.



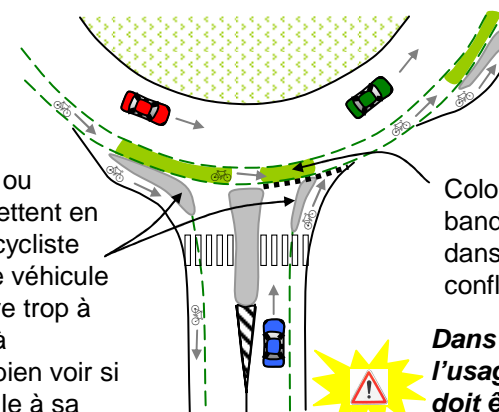
Si les bandes cyclables mènent au giratoire, les cyclistes les suivent et se retrouvent mal positionnés pour tourner à gauche. Pour ce type de giratoire, il est donc préférable d'arrêter les bandes une vingtaine de mètres avant le giratoire.

Lors de la création d'un itinéraire cyclable jalonné, il est préférable d'éviter les moyens et grands giratoires. L'intégration des cyclistes n'est envisageable que lorsqu'il est impossible de prévoir des parcours de substitution suffisamment courts et pratiques.



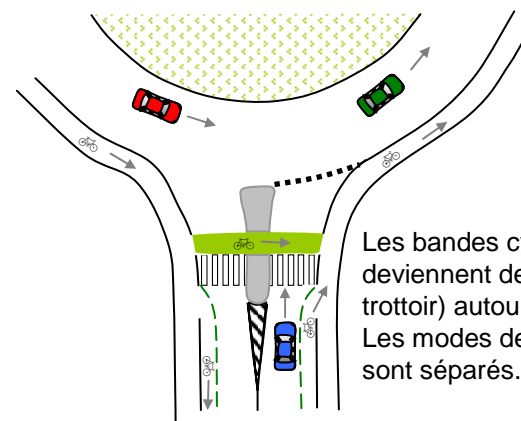
- Giratoires à grand flux de circulation et de géométrie élargie ($T > 5000$ upv/j et R de l'îlot $> 10m$) : 2 possibilités

Ilots pavé bombés ou bordurés qui permettent en entrée d'éviter au cycliste d'être coincé par le véhicule qui entre et se serre trop à droite et en sortie à l'automobiliste de bien voir si le cycliste qui circule à sa droite quitte le giratoire



Coloration des bandes au moins dans les zones de conflits.

Dans tous les cas, l'usage de cette bande doit être facultatif pour le cycliste

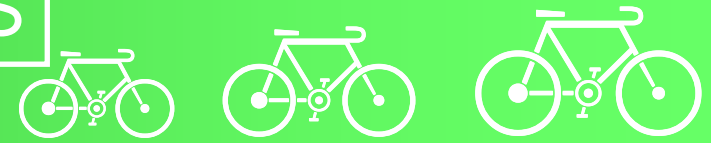


Les bandes cyclables deviennent des pistes (sur trottoir) autour du giratoire. Les modes de déplacement sont séparés.

Les traversées de chaussées sont matérialisées dans l'emprise des passages piétons. Dans le cas de traversées longues, il y a lieu de prévoir des îlots centraux accessibles de 2 m de largeur au moins et permettant un passage de front sur 5 m de largeur minimum (vélos + piétons dans les 2 sens). Le positionnement en retrait des passages devra permettre le stockage du premier véhicule entre l'anneau et le passage piétons.



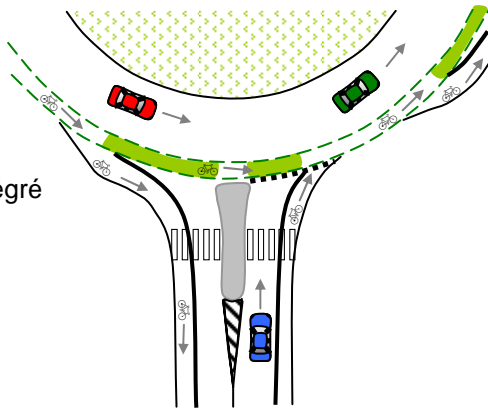
TRAITEMENT AUX CARREFOURS



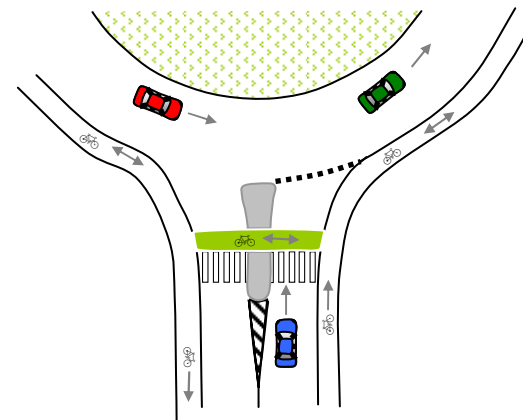
Les pistes cyclables sur giratoires

- Insertion directe sur le giratoire

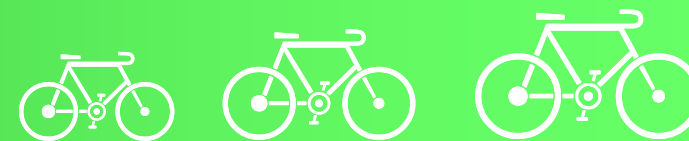
Le cycliste est intégré directement sur le giratoire.



- Création d'un anneau circulaire en site propre



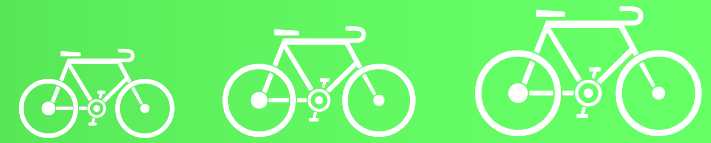
Un anneau circulaire de 2 m minimum en site propre est prévu afin de limiter le nombre de branches à traverser en prenant le trajet le plus direct. Il a souvent été observé sur les giratoires équipés d'une piste cyclable que les cyclistes empruntaient l'anneau à contre sens. Des pistes bidirectionnelles au niveau de l'anneau sont donc nécessaires.



QUELQUES EXEMPLES DE DYSFONCTIONNEMENTS A EVITER



DYSFONCTIONNEMENTS



Pertinence et cohérence de l'aménagement

Il ne convient pas de faire un aménagement dans un but « quantitatif » mais réellement dans une logique qualitative. L'exemple ci contre démontre le fait d'une situation qui peut s'avérer préjudiciable. Une fausse impression de sécurité alors que l'aménagement n'a pas l'emprise nécessaire. Ce type d'aménagement aura tendance à canaliser le cycliste au bord du trottoir et dans le même temps à augmenter les vitesses des automobilistes qui pensent avoir un espace bien réservé...



Continuité de l'itinéraire et traitement d'intersection



Le cas suivant démontre un marquage d'intersection qui interrompt brutalement la trajectoire du cycliste et remet en situation de priorité l'automobiliste débouchant de l'intersection.

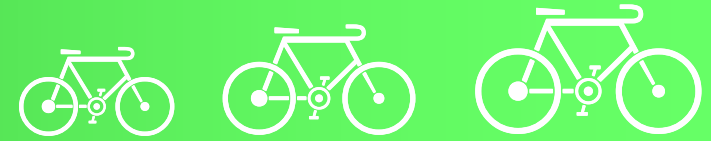
Il conviendrait plutôt de décaler la ligne d'arrêt VP pour forcer l'automobiliste à porter attention à une possible arrivée d'un cycliste.

Surdimensionnement de l'espace VP

On retrouve ici une entrée et sortie à 2 voies + 3 voies sur l'anneau qui suscite un danger au niveau du croisement des véhicules. D'autre part, l'absence de couleurs différenciant la voie cyclable est préjudiciable pour la perception des vélos et ne suscite pas l'attention des conducteurs envers ces derniers.



DYSFONCTIONNEMENTS

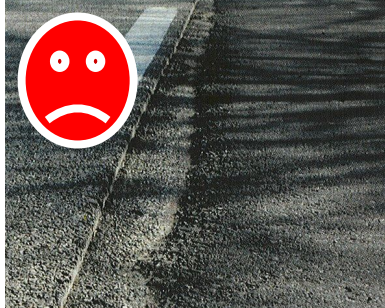


Profil de l'aménagement et pertinence vis-à-vis de l'espace

On soulignera sur cet exemple la volonté de créer un aménagement sécuritaire. Cependant, l'intention est gâchée par la typologie de l'espace dans lequel la piste s'insère. Le profil est perturbé par de nombreuses entrées charnières qui entraînent un effet de vague très inconfortable pour le cycliste. D'autre part, nombreuses sorties riveraines → **Perturbation de l'ensemble des usagers de la voirie**



Obstacles et état du revêtement

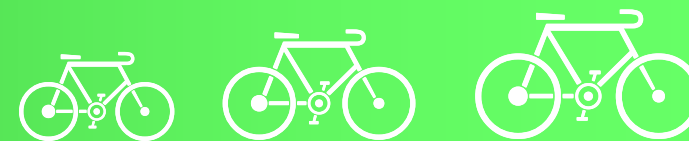


Problème de nid de poule, de plaque ... plus entretien des bandes notamment car moins visibles que les pistes. Il ne s'agit pas que d'un simple coup de peinture.

Entretiens

Nécessité de préserver le niveau de service, exemple problème des feuilles, visibilité si arbustes...





STATIONNEMENTS

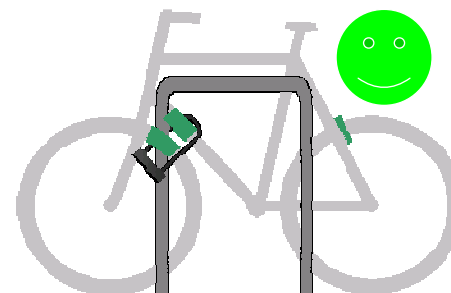


STATIONNEMENTS



Préconiser un système de type arceau

L'arceau de type U renversé offre un excellent compromis entre stationnement sécurisé, coût et consommation d'espaces. C'est un système d'attache efficace qui permet d'arrimer à la fois la roue et le cadre du vélo à un point fixe. Ce mobilier ne devant pas entraver la circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite, son implantation pourra être effectuée sur des places de stationnement automobile. Chaque implantation peut ensuite faire l'objet d'une recherche en matière de design et d'intégration au site. *La couverture, l'éclairage, la fermeture ... du parking vélo dépendent de la durée de stationnement générée par le site.*



Aménagements à proscrire

Les systèmes de type râteliers ou pinces à vélo sont à bannir puisque d'une part, ils ne permettent pas d'accrocher le cadre du vélo mais seulement une roue, ce qui est totalement inefficace, et d'autre part, ils entraînent un risque de volage de la roue.

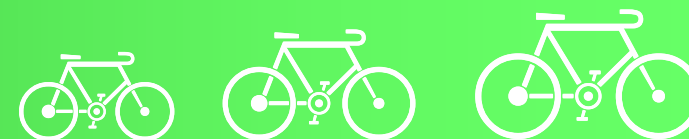


Coût moyen d'investissement

Les coûts suivants ne prennent en compte ni le prix du terrain ni celui de l'installation sauf pour le local en dur :

- arceau : 70 € (soit 35 € par vélo) ;
- box individuel : de 300 à 900 € par vélo ;
- box collectif : 150 à 600 € par vélo ;
- local en dur (tout frais compris) : 1 300 à 1 600 € par vélo

STATIONNEMENTS



Petits commerces et service public

Ce type de lieux génère un stationnement de courte durée : moins d'une heure ; les stationnements doivent être au plus près du lieu qu'ils desservent (moins de 10 m) pour éviter que les cyclistes accrochent leurs vélos à un arbre ou un poteau plus proche. Plusieurs espaces de stationnement situés très proches du lieu sont préférables à un seul plus important pour conserver l'application du principe de proximité. Le matériel d'ancrage préconisé sera un système de type arceaux. La couverture et l'éclairage du site sont inutiles.



Centre commercial, centre sportif, centre de loisirs et centre culturel

Le stationnement ici est de moyenne durée : quelques heures. En général, un stationnement de type arceaux est suffisant et doit se situer à proximité du site (moins de 20 m). Cependant, des équipements tels que la couverture des arceaux et l'éclairage sont appréciables notamment en hiver.



Lieu d'études, lieu de travail



Ces lieux demandent un aménagement du stationnement vélo plus lourd, la durée du stationnement étant généralement d'une journée, du matin jusqu'au soir. Les vélos seront de préférence stationnés au sein de parcs couverts, éclairés, signalés et fermés, situés si possible dans l'enceinte de l'établissement.

STATIONNEMENTS



Gare

Les aménagements doivent être le plus sécurisés possibles, les vélos pouvant y stationner la nuit. Des box individuels ou collectifs ou un local gardienné, placés au plus près des accès aux quais de la gare, sont à privilégier. Leur intégration au bâtiment est un critère qualitatif important, les box étant souvent encombrants et mal perçus. Leur coût nettement inférieur leur confère cependant un atout important. Une tarification n'excédant pas 30 euros par mois peut-être demandée. On doit également pouvoir trouver un stationnement de courte durée pour les personnes qui se rendent à la gare à vélo pour acheter un billet ou un journal, viennent chercher quelqu'un ...

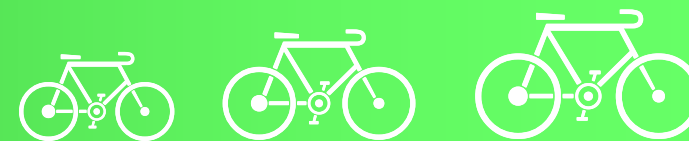


Dimensionnement

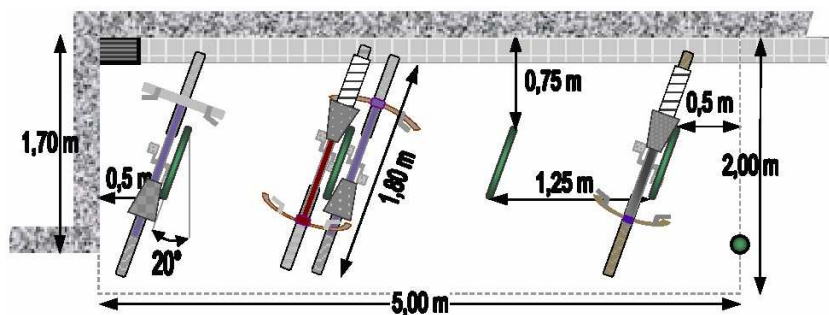
Il n'est pas recommandé de systématiser les stationnements mais de les poser sur les sites les plus fréquentés de l'agglomération, en nombre variable selon l'importance du pôle générateur desservi. Chaque situation demande un travail d'observation pour quantifier les besoins en emplacement vélos, les données suivantes permettent cependant de cadrer le dimensionnement du parking.

Situation	Besoin en emplacement vélo
Gare ou arrêt	10 à 60 par 100 navetteurs
Magasin	2 pour 100 m ² de surface de vente
Ecoles (tous genre)	5 - 8 places pour 10 élèves de 9 ans ou plus
Universités	1 pour 6 étudiants
Administration ouverte au public	2 par guichet
Centre de loisirs	1 pour 2 utilisateurs simultanés
Salle de sport	4 pour 10 vestiaires
Cinéma	2 pour 5 places assises
Salle de spectacle	1 pour 20 places assises

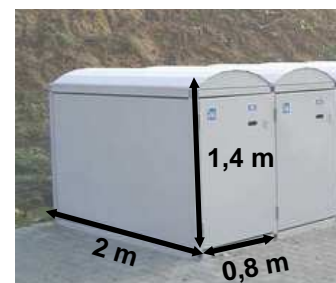
STATIONNEMENTS



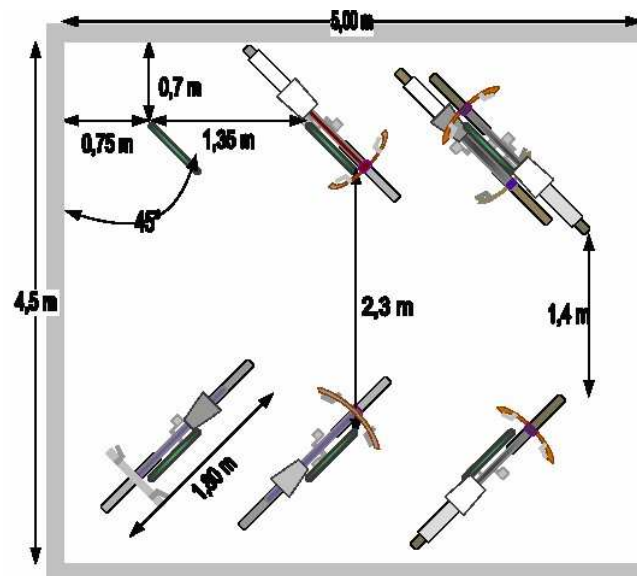
A la place d'un emplacement voiture en chaussée (à 20°)



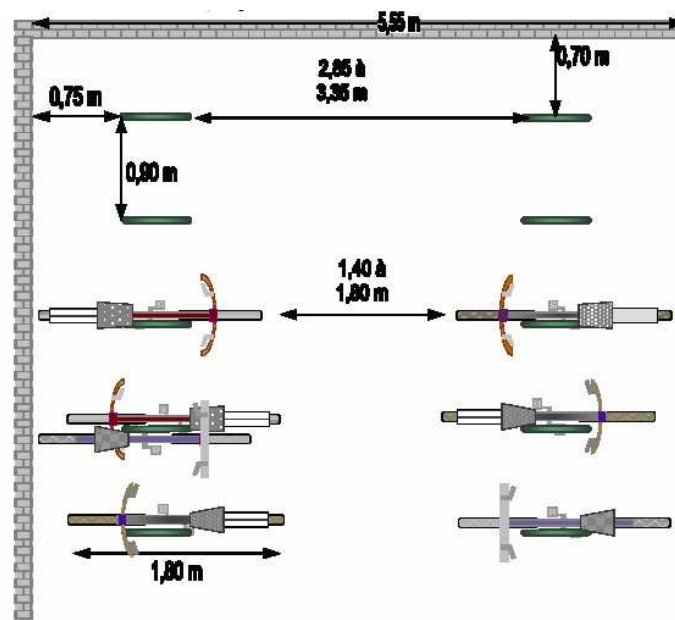
Dimension d'un box

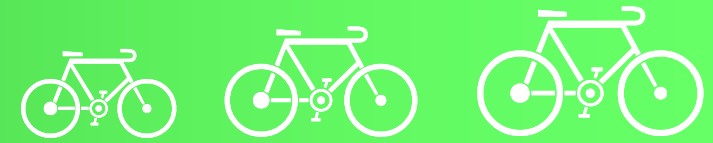


Dans un local (implantation à 45°)



Dans un local (implantation à 90°)

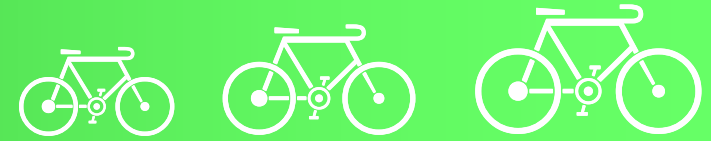




DIMENSIONNEMENT



DIMENSIONNEMENT



- La portance du sol support de la piste cyclable dépend des matériaux dans leur environnement hydrique et des améliorations qui peuvent leur être apportées par les travaux d'assainissement, par un traitement adapté (chaux, ciment) ou par la présence d'une couche de forme. La portance des sols est appréciée à partir des résultats de la *reconnaissance géométrique*.
- L'aménagement d'une piste cyclable est différent selon que la plateforme est de bonne qualité (sol peu déformable - P3) ou non (sol déformable - P1).
- La structure comporte une couche de base et éventuellement une couche de fondation en matériaux non traités, revêtues d'une couche de surface en enrobés bitumeux, en béton, en enduits, superficiels ou exceptionnellement en pavés ou dalles.
- Le dimensionnement des assises est fonction du trafic (engins de nettoyage, engins agricoles – cas d'une voie en rase campagne, etc.), de la portance du sol support ainsi que du type de structure choisi en fonction des ressources disponibles en matériaux locaux.
- Les structures régionales indiquées par la suite ne sont données qu'à titre indicatif, les études de sol et les conditions particulières de chantier pouvant nous amener à augmenter ou à réduire ces épaisseurs ou à proposer d'autres solutions.

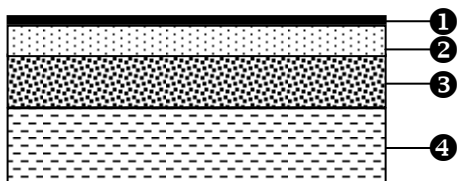
DIMENSIONNEMENT



Pour une voie uniquement cyclable

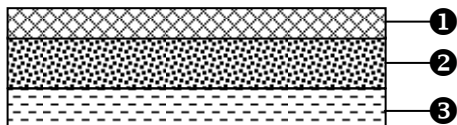
Sur sol déformable portance < 40 MPa

• Structure souple :



- ❶: 3 cm de sable enrobé ou un enduit superficiel mono-couche prégravillonné 4/6 - 2/4 ou éventuellement des pavés ou dalles sans chanfrein posés sans joint
- ❷: 12 cm de grave non traitée de type B2 (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
- ❸: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
- ❹: 30 cm de traitement des sols en place (chaux, ciment) si nécessaire

• Structure rigide (pouvant être retenue en rase campagne en raison de l'absence de réseau) :



- ❶: 12 cm de béton de ciment strié comme couche de roulement
- ❷: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
- ❸: 15 cm de traitement des sols en place (chaux, ciment) si nécessaire

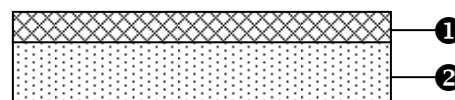
Sur sol peu déformable portance /40 MPa

• Structure souple :



- ❶: 3 cm de sable enrobé ou un induit superficiel mono-couche prégravillonné 4/6 - 2/4 ou éventuellement des pavés ou dalles sans chanfrein posés sans joint
- ❷: 15 cm de grave non traitée de type B2 (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)

• Structure rigide (pouvant être retenue en rase campagne en raison de l'absence de réseau) :



- ❶: 12 cm de béton de ciment strié comme couche de roulement
- ❷: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)

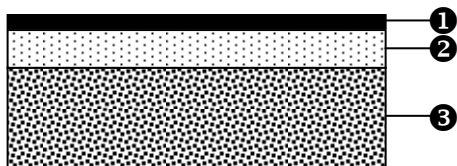
DIMENSIONNEMENT



Pour une voie cyclable à circulation mixte

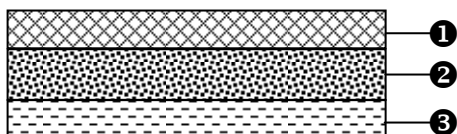
Sur sol déformable (P0 à P1) < 40 Mpa, mise en place d'une structure T5

• Structure souple :



- ❶: 5 cm de béton bitumeux pour support souple (BBS 0/10) ou 4 cm de sable enrobé 0/6 ou éventuellement des pavés ou dalles sans chanfrein posés sans joint
- ❷: 15 cm de grave non traitée de type B2 (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
- ❸: 40 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)

• Structure rigide (pouvant être retenue en rase campagne en raison de l'absence de réseau) :



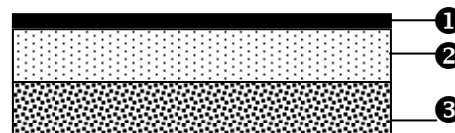
- ❶: 15 cm de béton de ciment
- ❷: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
- ❸: 15 cm de traitement des sols en place (chaux, ciment) si nécessaire



Pour une voie à circulation mixte (engins agricoles, etc.), la structure type pour trafic T5 est à appliquer. Toutefois, l'épaisseur de la couche de fondation pourra être diminuée en améliorant la portance de la plate-forme par un traitement adapté (chaux, ciment)

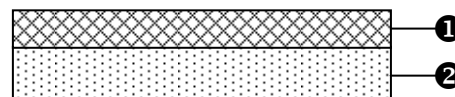
Sur sol peu déformable (P0 à P1) /40 MPa

• Structure souple :

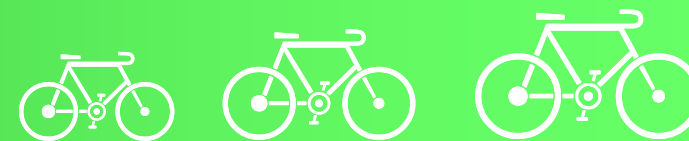


- ❶: 5 cm de béton bitumeux pour support souple (BBS 0/10) ou 4 cm de sable enrobé 0/6 ou éventuellement des pavés ou dalles sans chanfrein posés sans joint
- ❷: 20 cm de grave non traitée de type B2 (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
- ❸: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)

• Structure rigide (pouvant être retenue en rase campagne en raison de l'absence de réseau) :



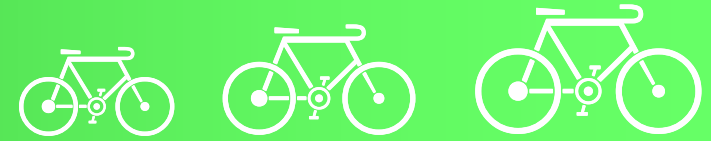
- ❶: 15 cm de béton de ciment
- ❷: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)



REVÊTEMENTS



REVÊTEMENTS



Deux contraintes s'imposent aux choix des revêtements :

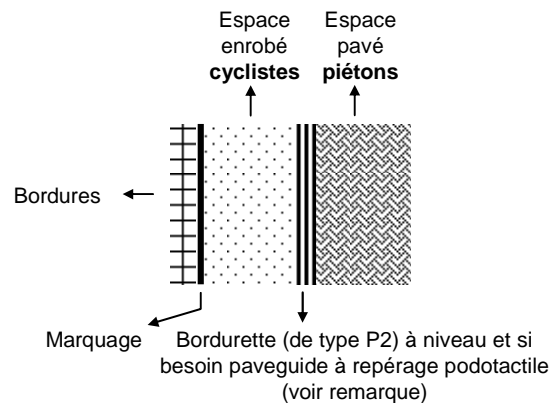
- le « **nivellement zéro** » : les cyclistes doivent pouvoir circuler sur un espace sans dénivellation.
- la **mixité des flux** : plusieurs modes de déplacements utilisent des espaces communs (ou juxtaposés).

Il faut donc distinguer 2 types d'utilisation de l'espace cyclable :

- en trottoir
- en chaussée (ou en site propre)

En trottoir

- Afin de limiter les conflits cyclistes-piétons

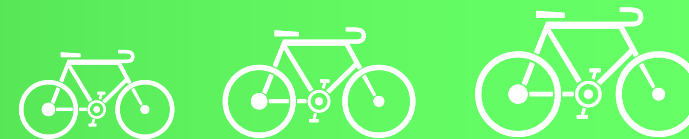


La mise en place d'une bande d'éveil sur tout le linéaire (telle qu'elle est décrite dans la norme NFP 98-351) est exclue pour ce type d'aménagement. Ces dispositifs doivent être réservés pour prévenir des dangers ponctuels, leur prolifération nuit à l'effet recherché.

Remarque : dans le cas où les matériaux choisis pour la piste cyclable et l'espace piétons ont une texture similaire, il faudrait prévoir un repérage podotactile pour non-voyants, le choix de matériaux adaptés a conduit à l'emploi de 2 rangées de « paveguides » à repérage podotactile de dimension 20x20x8 cm.

Le cycliste doit trouver un certain confort sur la piste pour ne pas être tenté d'emprunter l'espace réservé aux piétons. L'expérience a montré que l'emploi de pavages ou dallages (même sans chanfrein) ne répond généralement pas à cette exigence. Les matériaux enrobés sont donc à l'heure actuelle les plus appropriés au revêtement des pistes cyclables (éventuellement les enduits et les bétons surfacés)

REVÊTEMENTS



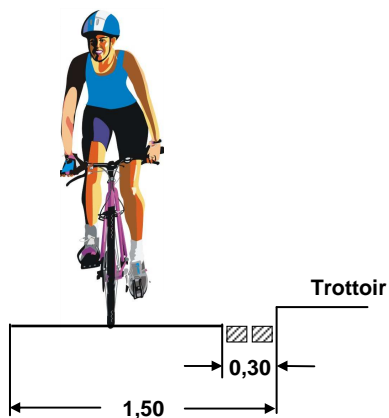
En chaussée (ou site propre)

En section courante, le revêtement des **bandes cyclables** est celui de la **chaussée** (matériaux enrobés confortables en raison de leur granulométrie et de leur régularité). Pour les carrefours traités en **pavés**, la matérialisation de l'espace cyclable se fera dans la palette des **verts**.

Dispositifs spécifiques d'aménagement :

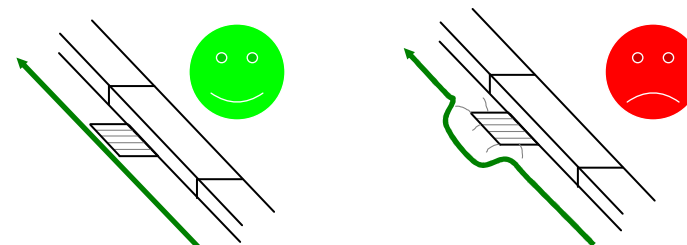
• Largeurs des caniveaux

2 rangs de pavés (ou caniveau béton) afin de ne pas déporter les cyclistes trop sur la gauche où un meilleur confort de circulation sera recherché.

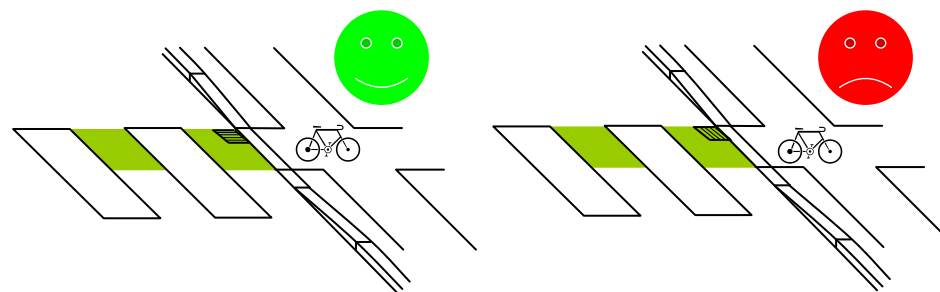


• Pose des grilles de puisard :

Perpendiculaires au sens de circulation et mise à niveau soignée (le déport soudain des cyclistes au droit des avaloirs est fréquent en raison des affaissements ou d'une finition insuffisante).



Cas particuliers : la pose des grilles de puisard sera dans le sens de la circulation dans le cas d'une traversée cycliste perpendiculaire



• Glissance sur passages piétons

Les **matériaux** utilisés doivent être obligatoirement **homologués** afin que la glissance ne soit pas supérieure à celle de la chaussée.

C/ L'AMELIORATION DU RESEAU PRINCIPAL DE VOIRIE, LA DIMINUTION DE LA CIRCULATION, L'ACCESSIBILITE DES PMR

1. L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU PRINCIPAL DE VOIRIE, LE TRAITEMENT DES VOIRIES ET LA DIMINUTION DE LA CIRCULATION

❑ Les orientations générales de l'Agglomération concernant l'évolution et le renforcement du réseau de voirie s'inscrivent selon 4 axes :

- la désaturation de l'ensemble urbain inscrit dans la plaine de la Garonne,
- la mise à niveau des infrastructures nécessaires au fonctionnement économique de l'agenais et à la desserte de ses grands équipements,
- la réintégration urbaine et paysagère des grands axes irriguant le cœur d'agglomération ou y pénétrant depuis les principales périphéries,
- une qualité renforcée dans l'aménagement des voies de dessertes, notamment par une meilleure prise en compte des piétons et cyclistes.

❑ Le Schéma des grandes infrastructures adopté par le conseil d'agglomération le 21 février 2013 identifie et programme dans le temps les principaux projets d'infrastructures intéressants le territoire communautaire.

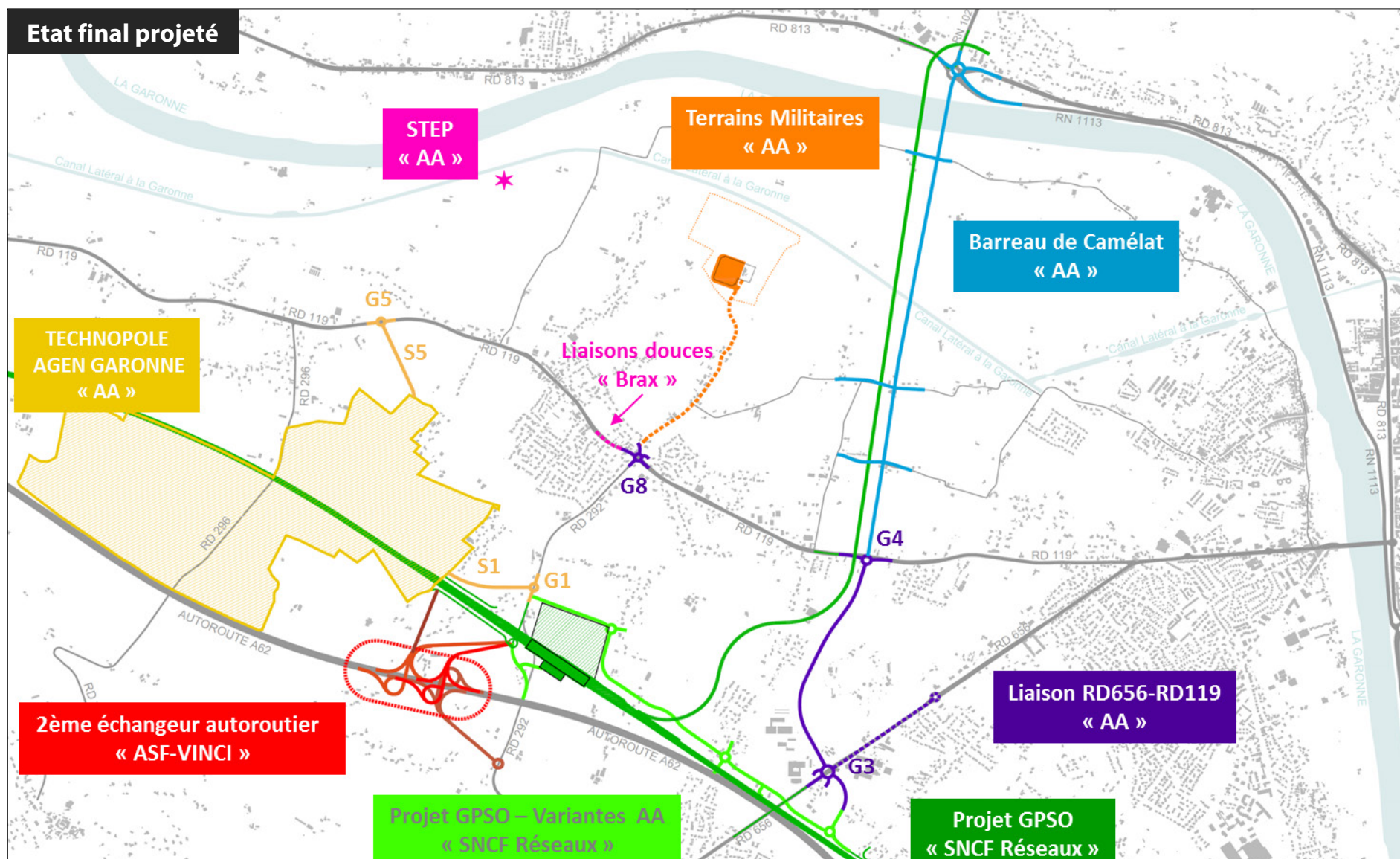
Ce schéma précise en particulier les programmations d'infrastructures prévues en rive gauche ouest, en conjonction avec les projets de TECHNOPOLE AGEN GARONNE et GPSO, qui forment un ensemble d'aménagements d'envergure devant conforter et accompagner le développement ouest de l'Agglomération. Les programmations prévues sont illustrées aux schémas présentés dans les pages suivantes.

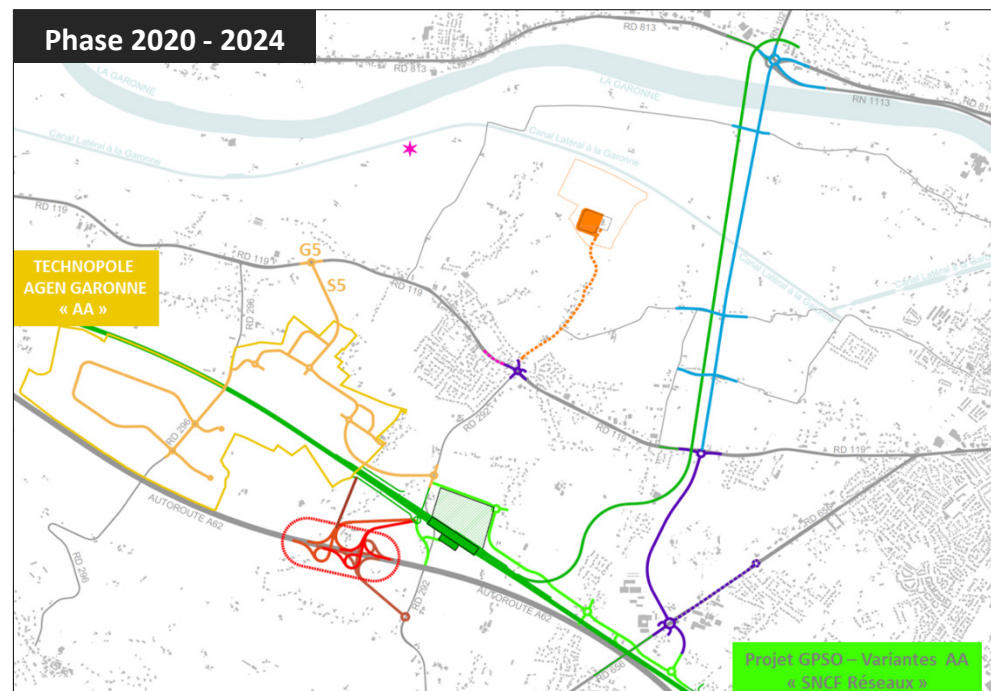
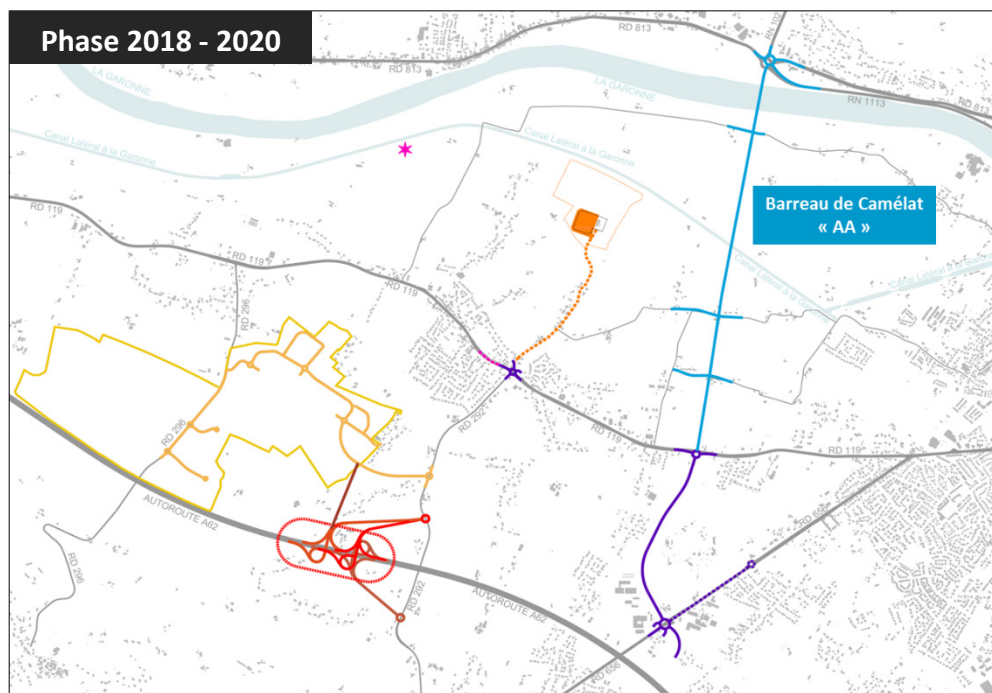
Les principales mesures à mettre en œuvre sont déclinées ci-après.

❑ L'engagement des projets d'infrastructures permettant les continuités d'itinéraires routier et à terme le bouclage du contournement ouest et nord de l'agglomération :

- l'aménagement d'une nouvelle liaison RD656 - RD119 en tracé neuf, amorce de la Rcade ouest de l'Agglomération, associé à l'aménagement d'un carrefour giratoire sur la RD119 à proximité du centre de Brax (travaux en cours),
- la création d'un nouvel échangeur autoroutier, ouverture nouvelle de l'A62 sur l'ouest de l'agenais et le TECHNOPOLE AGEN GARONNE (prévu au croisement des territoires de Roquefort, Ste Colombe et Brax - choix de la variante en cours),
- la poursuite de la déviation Nord de la RN1021, en direction de Villeneuve sur Lot (territoires de Foulayronnes, Pont du Casse et Bajamont),
- le prolongement de cet itinéraire vers le sud depuis le secteur de *Camélat*, via la réalisation d'un nouveau pont sur la Garonne et un barreau routier en tracé neuf (territoires de Colayrac, Le Passage et Brax),
- une jonction en tracé neuf entre la RD656, la nouvelle gare TGV et le TECHNOPOLE AGEN GARONNE, dans le cadre des rétablissements de voiries liés à la LGV. Pour cette nouvelle jonction, l'Agglomération d'Agen soutient la solution d'un tracé passant au plus près du fuseau commun "A62 – LGV", permettant de limiter les impacts fonciers et sur le bâti existant (territoires d'Estillac, Roquefort et Brax).

Programmations du Schéma des grandes infrastructures et des projets connexes en rive gauche ouest





- ❑ **L'amélioration et le maintien des fluidités des carrefours d'accès aux franchissements de Garonne existants**, de Beauregard (réaménagement du carrefour giratoire ouest réalisé) et du pont de Pierre (territoire du Passage et d'Agen).
- ❑ **L'étude des possibilités d'aménagement d'une déviation de la RD292 au niveau du bourg d'Aubiac**, en prévision de l'augmentation des flux sud-nord en liaison avec le TECHNOPOLE AGEN GARONNE et le nouvel échangeur autoroutier Ouest.
- ❑ **L'étude des possibilités d'amélioration des liaisons en partie Est de l'Agglomération**, entre les RD813, RD656 et RN21.
- ❑ **La préservation des espaces nécessaires à la réalisation et à la fonctionnalité** (raccrochement aux réseaux viaires existants, accessibilités transports collectifs et cyclables, renforcements éventuels) des projets et sites suivants :
 - les projets d'infrastructures routières portées par l'Agglomération et ses communes,
 - les différentes composantes du projet GPSO,
 - les grands sites économiques et d'équipements de l'ouest et sud de l'Agglomération (TECHNOPOLE AGEN GARONNE, AGROPOLE, aéroport ...).
- ❑ **La recomposition progressive en boulevards urbains des axes qui ne portent ou ne porteront plus à terme ne portant plus une fonction de transit**, comme supports de renouvellement, de densification et de mixités urbaines,
 Ont notamment été identifiés dans cette optique :
 - la RD813 Est de Lafox à Agen,
 - les avenues Bru-Colmar, ancienne rocade sud d'Agen,
 - l'avenue du Général de Gaulle (Gravier) à Agen.
 - les grandes avenues irriguant le Passage (avenues des Pyrénées, de Verdun, de la Marne),
 - la RD13 - route du Caoulet à Foulayronnes,
 - la RD119 et autres voies actuellement structurantes qui irriguent l'ouest de l'Agglomération.
- ❑ **La préservation des sécurités et des fluidités sur les voies principales de liaisons et de dessertes collinaires.**
 Les voies concernées seront précisés en cohérence avec le règlement de la voirie départementale et en fonction des problématiques locales de circulations. Sont d'ores et déjà identifiés les itinéraires suivants :
 la RD656 entre Laplume et Roquefort/Estillac ; la RD107 à Colayrac et St Hilaire ; la RD310 à Bajamont ; les voies de liaisons coteaux - plateau de St Ferréol à Bon-Encontre ; la RD269 entre Castelculier et St Caprais de Lerm ; la RD215 Castelculier - St Pierre de Clairac - St Caprais de Lerm ; la RD16 entre Lafox et St Pierre de Clairac ; la RD114 Caudecoste - St Nicolas - RD813 ; la RD292 entre Aubiac et Brax.
- ❑ **Un traitement qualitatif et un partage plus équilibré de l'espace public** dans le cadre du règlement et des orientations particulières du PLUi.

2. L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE

Les objectifs de mise en accessibilité ou d'amélioration de cette accessibilité, en direction des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, s'inscriront :

- dans le cadre de la Loi du 11 février 2005 et de ses textes d'application, qui imposent la suppression ou la réduction des obstacles à l'accessibilité dans toute la chaîne de déplacement des personnes,
- par la mise en application des documents et programmations spécifiques élaborées par l'Agglomération, pour les éléments relevant de sa compétence propre ou de celle des communes qu'elle intègre.

Les programmations de travaux à mettre en œuvre seront déterminées par les documents suivants :

- **Le schéma directeur d'accessibilité (SDAP) du réseau de transport urbain**, dont l'objectif est à terme l'accessibilité du réseau (matériel roulant et les dispositifs d'information en direction du public) permettant d'offrir à terme un service unique et égal pour tous. Les principales orientations et mesures prévues au SDAP sont rappelées à la page suivante.
- **Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)**, qui concernent les voiries communautaire et communales, y compris l'aménagement et la création des arrêts du transport public. Il est rappelé que les obligations issues de la loi du 11 février 2005 s'appliquent également à la voirie privée ouverte au public.

Les principales orientations et mesures en cours concernant le réseau de transports (orientations générales et mesures portant sur la mise en accessibilité des arrêts de bus) sont synthétisées ci-après. Elles sont issues du schéma directeur d'accessibilité voté en 2012.

A la date d'établissement du présent document, ce cadre d'actions est en cours de redéfinition par l'Agglomération.

- **Les diagnostics d'accessibilité des Etablissements Recevant du Public (ERP)**, qui concernent les équipements communautaires et communaux.

❑ **L'accessibilité du réseau et des arrêts de transport.**

Pour son schéma directeur d'accessibilité voté en 2012, L'Agglomération d'Agen a opté pour une approche transversale par sites stratégiques et prioritaires, avec comme objectifs :

- une approche transversale des services pour garantir un niveau d'accessibilité minimum sur l'ensemble des déplacements (sauf impossibilités techniques avérées),
- une approche des aménagements transversale à toutes les communes, en priorisant le traitement des arrêts non accessibles et qui sont stratégiques (arrêt principal d'une commune ou desservant un pôle d'attraction majeur de l'agglomération),
- un très bon niveau d'accessibilité général pour les handicaps sensoriels, mais un recours plus large à des services de rabattement faisant office de substitution pour les handicaps moteur.

Les principales adaptations nécessaires concernent :

- l'aménagement en priorité des points d'arrêt stratégiques (urgence élevée), quelle que soit la ligne,
- la mise à niveau en priorité de tous les moyens d'informations,
- la formation des conducteurs,
- les services de substitution réservés essentiellement aux handicapés moteur et visuel, organisés en TAD de rabattement sur les arrêts aménagés, ou en porte-à-porte.

Il est à noter que dans le cadre du renouvellement du parc géré par l'Agglomération, les nouveaux bus sont équipés d'équipements spécifiques destinés à renforcer leur accessibilité (planchers bas, palettes rétractables, boutons d'appels accessibles, zones pour personnes en fauteuils roulants). L'objectif est de réduire ou adapter progressivement, inversement à la mise en accessibilité du réseau global, le service dédié PMR.

Les aménagements d'arrêts à réaliser concernent notamment les handicaps moteurs et visuels, sources d'aménagements lourds

Pour le handicap auditif, les actions se portent sur la signalétique, poste d'action marginal en termes de dépense

Pour le handicap cognitif, les actions améliorant son autonomie étant communes aux 3 autres handicaps, les coûts d'aménagements sont mutualisés.

Le phasage envisagé dans le Schéma de 2012 était le suivant :

- Etape 1 : Formation de tous les agents et conception de tous les supports d'information et de communication + Aménagement de 14 arrêts dont la mise en accessibilité est considérée comme urgente.
- Etape 2 : Aménagement des 13 derniers arrêts dont la mise en accessibilité est considérée comme urgente.
- Etape 3 : Aménagement de 27 arrêts dont la mise en accessibilité est considérée comme assez urgente.
- Etape 4 : Aménagement du reste des arrêts dont la mise en accessibilité est considérée comme assez urgente (80 sites) et des 181 points d'arrêts dont la mise en accessibilité est considérée comme peu urgente.

Compte tenu de l'élargissement de l'Agglomération d'Agen et de son réseau de transports depuis 2012-2013, ce recensement compte plus d'une centaine d'arrêts supplémentaires. A ce jour, il est considéré qu'une 50^{aine} d'arrêts a été aménagé et adapté.

D/ L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET DES STATIONNEMENTS

1. L'ORGANISATION DES CONDITIONS D'APPROVISIONNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

Les orientations en matière d'organisation des flux économiques et de la logistique urbaine se déclinent comme suit :

- ❑ **Le développement d'un réseau de plateformes logistiques et d'accueil d'entreprises de transports dans les grands pôles économiques existants ou futurs**, positionnées en cœur d'agglomération et aux portes majeures de l'agglomération.

Plusieurs sites sont identifiés comme répondant potentiellement à cet objectif :

- les sites du M.I.N. et du marché aux bestiaux éventuellement réorganisés,
- les sites industriels et commerciaux du cœur d'agglomération rive droite (Agen sud, Boé nord, Boé, Bon-Encontre, Castelculier) pouvant répondre à logique de "logistique urbaine", dans le cadre de leur densification, de la requalification des sites économiques anciens ou de l'occupation de terrains actuellement délaissés (sous réserve des contraintes locales, notamment d'aléas d'inondation),
- le site d'Agropole et son extension future à Estillac-Le Passage, et les autres sites économiques positionnés sur l'axe entre les échangeurs autoroutiers (existant et futur), drainé notamment par la RD656E,
- le site du TECHNOPOLE AGEN-GARONNE à Ste Colombe-en-Bruilhois.

- ❑ **La préservation des capacités d'accueil d'activités et d'équipements logistiques** sur ces sites, en intégrant des exigences d'organisation des flux de marchandises fondée sur :

- la limitation des nuisances urbaines et de circulations, en privilégiant dans le cœur d'agglomération la création de petits pôles d'éclatement des circuits logistiques, pour faciliter la distribution des marchandises dans le cœur urbain dense.
- le recherche de multimodalité, notamment par la préservation des embranchements ferroviaires existants et par la valorisation des créneaux de circulation qui pourront être libérés suite à la réalisation de la LGV.

- ❑ **Des exigences en stationnements réservés pour livraisons de marchandises** dans les nouveaux programmes d'activités, afin de garantir le dynamisme et les fonctionnements économiques dans les zones dédiées, les villes et les bourgs.

2. L'ORGANISATION ET LA REGLEMENTATION DES STATIONNEMENTS

❑ Les politiques d'organisation et de réglementation des stationnements sur voirie et en parcs publics relèvent des compétences suivantes :

- du Syndicat Mixte Stationnement créé en 2016, associant la Ville d'Agen et l'Agglomération, qui a en charge la gestion et la construction de parcs de stationnement sur le territoire de la commune d'Agen. Sa compétence couvre notamment la gestion de près de 1600 places sur 4 sites de stationnements existants (Carnot-Lafayette, Marché, Reine Garonne, Gare d'Agen en surface) et le projet de construction d'un parc de stationnement en silo sur le site de la Gare d'Agen (380 places envisagées en 2018),
- l'Agglomération dans les cas d'équipements relevant de la compétence communautaire (tels que les parkings relais liés au réseau de transport),
- dans les autres cas, les communes sont compétentes. A ce jour, seule la ville d'Agen (dans le cadre de sa compétence propre ou de celle du syndicat mixte) dispose d'une politique de gestion globale et tarifée du stationnement.

❑ Orientations et mesures pour le stationnement

- **Dans le cas spécifique du cœur de ville d'Agen**, la politique du stationnement apparaît comme un levier majeur dans la politique de dynamisation et d'aménagement urbain portées par la Ville et l'Agglomération. L'ensemble de ce secteur est en effet soumis, à des degrés divers selon le quartier, à des pressions fortes et diverses de stationnements, tant résidentielles que liées aux actifs et aux usagers des commerces et services.

L'objectif ici consistera à libérer autant que possible les espaces publics de voirie des voitures "ventouses" en période diurne, pour favoriser le stationnement résidentiel et "client", et contribuer à la désaturation et à l'embellissement des espaces publics.

Le plan de local de réglementation des stationnements mis en place par la Ville s'inscrit dans la mise en œuvre de cet objectif.

Il a fait l'objet d'évolutions et d'adaptation dans le cadre de la mise en œuvre du projet municipal "*Cœur Battant*" (aujourd'hui *Agen Cœur Battant n°2*), en conjonction avec les aménagements de voiries et de plan de circulation.

En complément des modalités tarifaires fixées par la Ville, les mesures à soutenir à l'avenir consiste à :

- reporter autant que possible les espaces de stationnement non payantes en périphérie du cœur de ville, pour favoriser les circulations douces (marche à pied et vélo) et l'usage des transports collectifs (navette cœur d'Agen et autres lignes régulières),
- favoriser l'usage des parcs de stationnement en ouvrage (application de tarifications plus attractives qu'en voirie, abonnements résidentiels, fléchage ...), en anticiper les besoins en nouveaux parcs (réalisation d'ores et déjà prévue à la gare d'Agen),
- développer le foisonnement du stationnement (superposition d'usage sur une même offre de stationnement) sur les emprises de stationnement d'équipements ou d'activités existantes ou futures, en proposant des conventions de mise à disposition de ces emprises,
- rester en veille sur les difficultés de mise en application des obligations en réalisation de stationnement lors de l'instruction des permis, pour envisager leur réduction ou leur adaptation dès lors qu'elles s'opposent aux objectifs de redynamisation du cœur de ville.

- **Dans le cas des autres secteurs et communes de l'Agglomération**, les difficultés éventuelles liées à la gestion des stationnements sont plus locales et de manière générale moins fortes que celles constatées sur le cœur d'Agen.
D'une part, il peut être considéré que les objectifs définis pour le cœur d'Agen demeurent pertinents dans des contextes de centres-villes et centres-bourgs denses, confrontés également à des difficultés d'intégration du stationnement résidentiel ou destiné au commerce, ainsi qu'à une sur-occupation de l'espace public.
D'autre part, les mesures à poursuivre sont plus diverses selon le contexte communal, du quartier ou de la zone spécifique (économique, commerciale, d'équipements) où une problématique de stationnement a été constatée, ou nécessite d'être anticipée.

Ainsi, de manière générale, les communes et l'Agglomération dans le cadre de leurs compétences propres viseront à :

- intégrer la problématique "stationnement" dans les instances de travail régulier de l'Agglomération, pour favoriser l'échange d'expériences et la définition d'une politique coordonnée en la matière,
- faciliter les actions programmées en matière de parcs-relais et d'aires de covoiturage,
- promouvoir, dans le cadre des réaménagements de traversées de bourgs, des places et des voies de dessertes de quartiers, des espaces de stationnements regroupés et bien ajustés en nombre (nomment pour éviter leur surmultiplication inutile),
- veiller au respect des normes de stationnement PMR (proportionnement de l'offre, dimensionnement, configuration et signalisation des places, proximité des entrées ...),
- développer l'offre publique d'espaces de stationnements vélos,
- prévoir si nécessaire des espaces réservés pour des usages spécifiques (taxis, livraisons, services publics, ...),
- prendre les mesures nécessaires pour la suppression des stationnements sauvages dans les quartiers résidentiels et les secteurs d'activités, notamment lorsque ces pratiques posent des problèmes de sécurité routière ou de maintien en bon état des espaces collectifs.

❑ **La mobilisation des outils réglementaires.**

Dans le cadre du PLUi révisé et de ses futures évolutions, seront mis en œuvre les outils contribuant à la réalisation de ces orientations et à la modération des espaces occupés par le stationnement automobile :

- la suppression ou la réduction des obligations imposées de réalisation de places de stationnement, par rapport aux documents d'urbanisme antérieurs, dans les contextes de centres-villes et centres-bourgs denses, en premier lieu celui du cœur d'Agen,
- l'ajustement des obligations imposées aux activités commerciales, par la mise en œuvre de plafonds tel que définies par le SCOT de l'Agenais, par la modulation des obligations pour favoriser l'activité commerciale des centres et à proximité des axes de transports collectifs,
- l'élargissement du dispositif de possible mutualisation des places de stationnement, mis en place dans le cadre du PLUi à 12 communes, venant en réduction des obligations de principe imposées aux aménageurs,
- l'élargissement des obligations de création de stationnements vélo en zones urbaines et à urbaniser, par rapport aux documents d'urbanisme communaux antérieurs.
- le suivi de la mise en application de la réglementation en la matière, pour identifier et corriger les difficultés qu'elle génère et les éventuelles contradictions avec les politiques publiques de développement et de renouvellement urbain

❑ **La réalisation d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.**

- Le Schéma Directeur départemental de déploiement de bornes de charge pour véhicules électriques, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Sdee47, a été défini en 2014-2015.

Ce schéma découle d'une volonté nationale (plan national de 2009, suivi plus récemment d'un Appel à Manifestations d'Intérêts) et régionale de développement du véhicule électrique, lequel nécessite la présence de bornes sur l'espace public afin d'assurer à l'utilisateur une recharge possible pour l'ensemble de ses trajets.

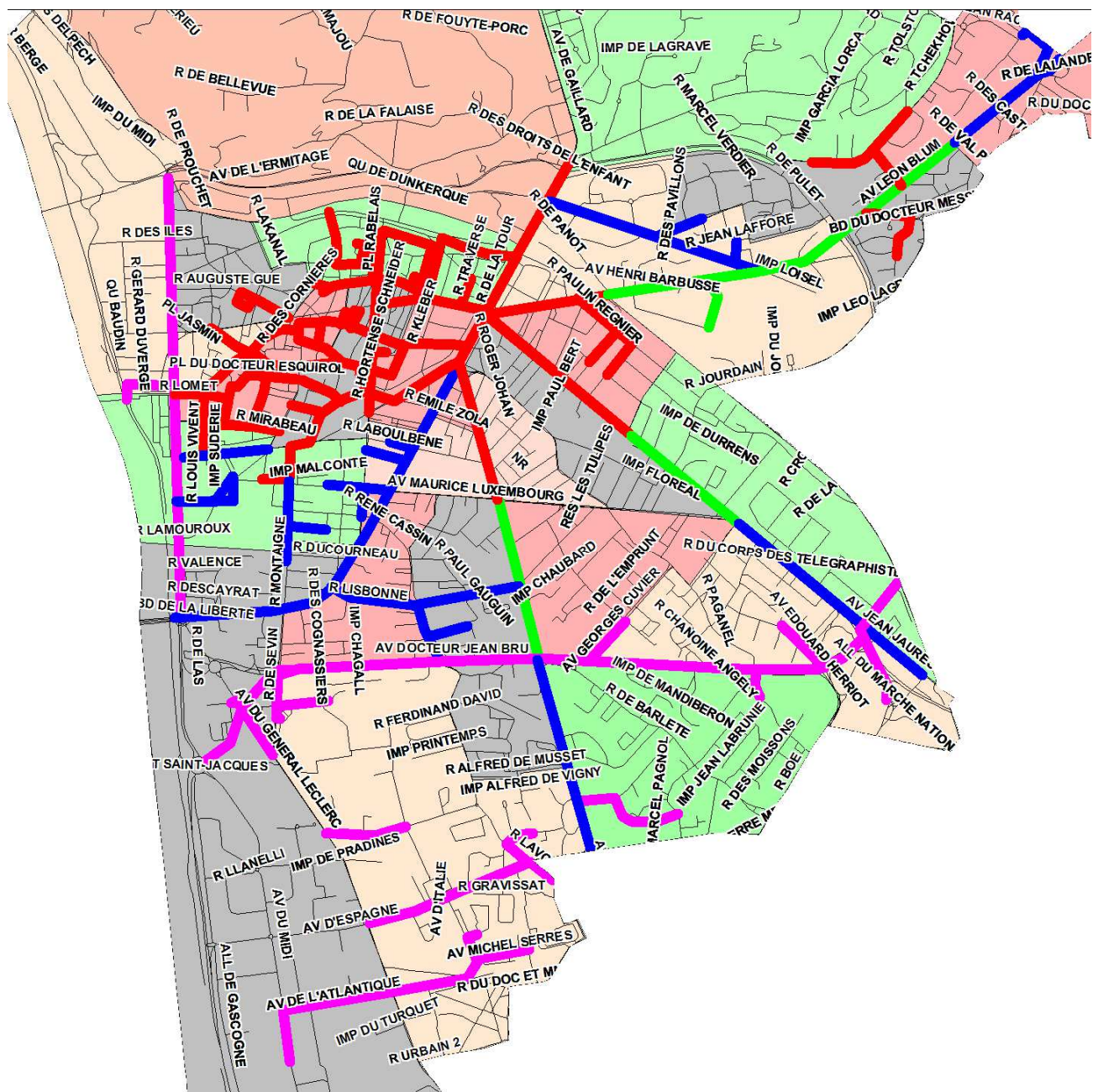
En Lot-et-Garonne, le scénario de déploiement retenu prévoit le déploiement de 115 bornes accélérées et de 2 bornes rapides, dont 34 sur le territoire de communes de l'Agglomération d'Agen (Agen, Astaffort, Boé, Bon-Encontre, Castelculier, Caudecoste, Colayrac-Saint-Cirq, Estillac, Foulayronnes, Layrac, Le Passage, Pont du Casse, Saint Hilaire de Lusignan).

La mise en œuvre de ce schéma sera prise en compte et facilitée, dans les cadres des conventions passées entre le Sdee47 et les communes concernées.

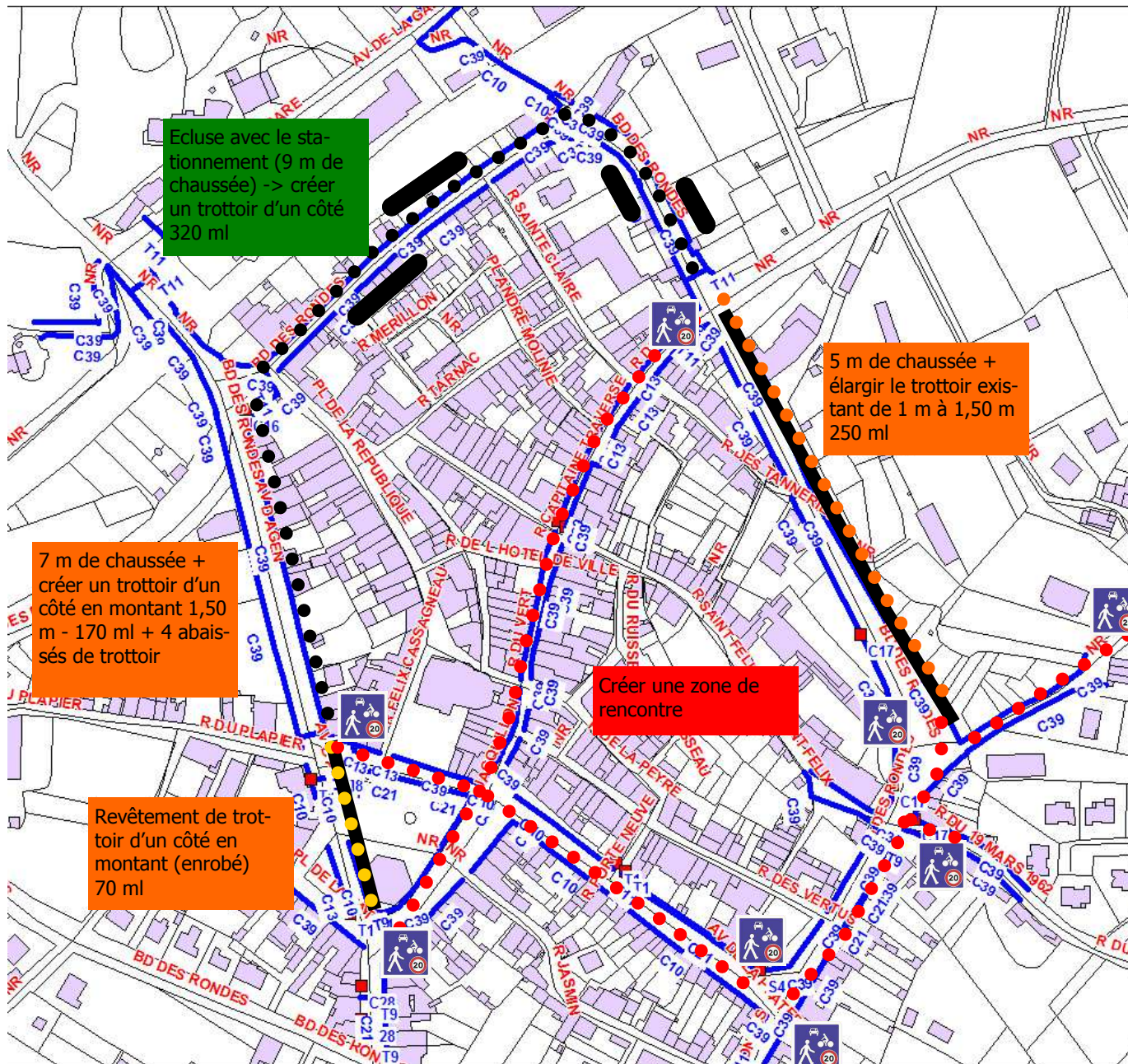
- Par ailleurs, les aménageurs et constructeurs mettront en œuvre les dispositions législatives (intégrées aux articles R111-14-2 et R111-14-3 du Code de la construction et de l'habitation à la date d'établissement du présent document), qui prévoient les obligations et conditions d'installations de ce type de dispositifs dans le cas de constructions à usage d'habitat collectif ou de bureaux. Ces obligations sont rappelées à l'article 12 du titre 2 "*Dispositions applicables à toutes les zones*" du règlement du PLUi.

ANNEXE :

Extraits des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)



Propositions d'actions - Le Bourg - Nord



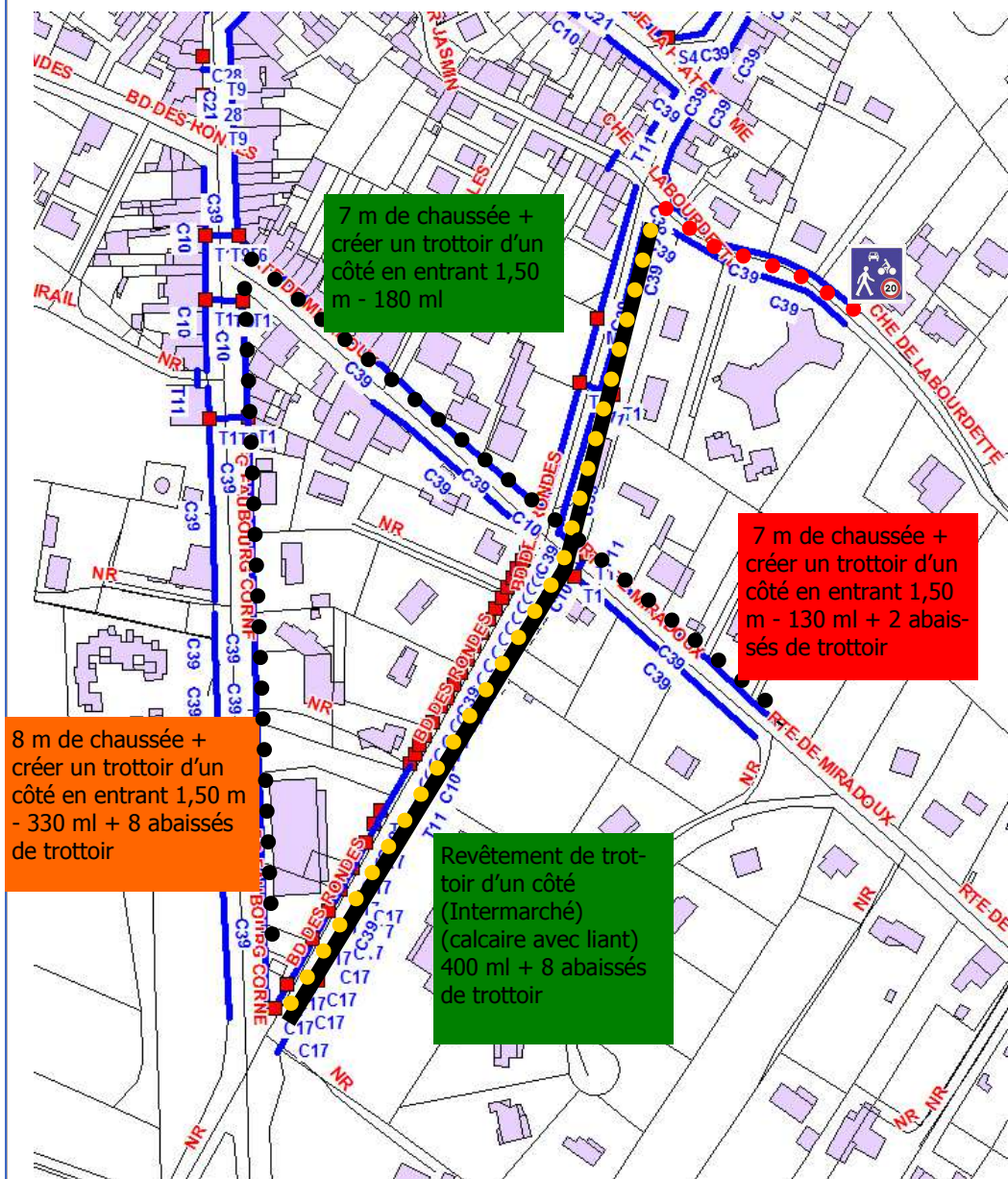
Priorités d'actions

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3- long terme

Légende

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

Propositions d'actions - Le Bourg - Sud



Priorités d'actions

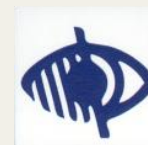
- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3 - long terme

Légende

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

Plan d'Action (centre bourg)

tous



Le village d'Aubiac a été construit à flanc de colline avec un dénivelé marqué entre le bas et le haut du village soit environ 25 m. Les profils en long des cheminements présentent des pentes bien supérieures aux limites réglementaires. Lors de travaux d'aménagement de la voirie, elles ne pourront être que gommées ponctuellement.

Le secteur de centre bourg avec l'Eglise offre un environnement de bâti ancien et dense avec des ruelles étroites.

Contraintes particulières: L'église Sainte-Marie, du centre bourg est classée monument historique, les travaux situés dans le périmètre de protection sont soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

Les chaînes de déplacement identifiées sont : rue de Placier, rue de la Murette ainsi que les rues autour de l'Eglise. Elles présentent des caractéristiques qui incitent les automobilistes à rouler plus lentement.

De plus, toutes ces voies aboutissent sur la route départementale qui traverse le village avec un trafic important, notamment des poids lourds. Cependant et afin d'être plus confortable et sécurisé, ce secteur nécessite des aménagements contribuant à apaiser la circulation et augmenter le confort de la vie locale et notamment celui des personnes à mobilité réduite.

Les voies cumulent les mêmes difficultés, en particulier des largeurs de trottoirs insuffisantes avec un revêtement souvent de très mauvaise qualité et des ressauts trop importants des bordures au droit des traversées piétons.

La commune débute à ce jour une réflexion sur l'aménagement de ce secteur. Dans un souci de partager la voirie entre tous les usagers et de ne pas dégrader les voies anciennes dans ce bourg de caractère, différentes solutions peuvent être étudiées :

1. La « zone 30 » (Route d'Agen) facilite la traversée piétonne en tout point de la chaussée, évitant les bordures hautes pour limiter le recours aux passages piétons.
2. La « zone de rencontre » (rue de Placier) est une zone où la vitesse est limitée à 20 km/h et où les piétons sont prioritaires. Il n'est pas besoin de trottoir, l'ensemble des usagers circulent sur l'ensemble de la plateforme.
3. La réservation de certaines rues (les rues autour de l'Eglise) en aires piétonnes.
4. Aménagement de places de stationnement réservées aux personnes handicapées devant la mairie, l'église, la salle des fêtes et l'école. Ces dernières doivent être liées aux cheminements praticables.

Court terme

Toutefois, pour garantir la praticabilité, sans aménagement d'ensemble, la suppression des anomalies identifiées pour les rue de Placier, rue des Ecoles et rue de la Murette s'élèverait à **min 66.000€ et max 120.000 euros H.T.** (campagnes de travaux spécifiques non comprises). Cependant, la réflexion engagée sur un aménagement global ne permet pas encore de donner une estimation fiable. Ces aménagements qui prendront en compte l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, se feront en plusieurs tranches qui pourront s'étaler sur le moyen et le long terme tels que défini au présent PAVE.

Moyen et long
terme

En attendant l'étude globale ou le ré-aménagement du secteur de l'Eglise, et de la traversée de l'agglomération (route d'Agen) des traitements partiels et ponctuels peuvent être apportés.

Le Plan d'actions



Suite aux diagnostics territoire et terrain, des itinéraires privilégiés peuvent être identifiés sur lesquels les actions doivent se porter en priorité :

1. **La RD 931** , notamment les sections 3 et 4.
2. **La rue de Placier**
3. **Carrefour rue de la Murette avec la Place de Galard**

Il faut prévoir des travaux importants pour les deux entrées du village, la rue de la mairie et le carrefour du centre village. Sur ces secteurs de nombreux disfonctionnements ont été identifiés

Les limites à une accessibilité généralisée

Rendre la voirie accessible en totalité reste l'objectif vers lequel il faut tendre. Mais malheureusement des contraintes topographiques, patrimoniales, dimensionnelles voire économiques, nous obligent à des choix qui limitent notre volonté pour une accessibilité généralisée. Lors des travaux envisagés sur les secteurs à fortes contraintes, il faudra envisager de déroger ponctuellement à certaines règles pour des impossibilités techniques avérées. Elles sont liées aux contraintes suivantes :

La topographie d'Aubiac

Le village est installé à flanc de colline. Les pentes de certaines rues sont bien supérieures aux normes. Lors des rénovations de ces voies, il sera difficile de respecter la réglementation. Par contre, il faudra veiller à aménager des espaces de repos et d'usage et mettre à la disposition des usagers des équipements leur permettant de faire une pose au cours de leurs déplacements : bancs et appuis ischiatiques. Dans le diagnostic, ces situations ne sont pas marquées comme des cas d'inaccessibilité.

Ces sites sont :

1. **La RD 931, notamment aux points d'arrêt des transports en commun**
2. **La rue Placier**
3. **La rue de l'Eglise**

Des rétrécissements ponctuels

Le diagnostic a relevé de nombreux rétrécissements de trottoirs. Ils sont les conséquences d'une époque du tout pour la voiture sans prendre en compte les autres usagers de l'espace urbain. Ainsi de nombreux rétrécissements de trottoirs et des ruptures de continuités de cheminement existant. Ces points noirs ne pourront être gommés sans la réalisation de travaux conséquents :

1. **Rue de la Murette : l= 30cm;**
2. **Rue de l'Ecole : l = moins de 0,80 m**
3. **La RD 931: l= 60 cm**

Les projets en cours et futurs

Pour l'instant la commune n'a engagé que la rénovation de la rue Placier.

Sensibilisation et informations :

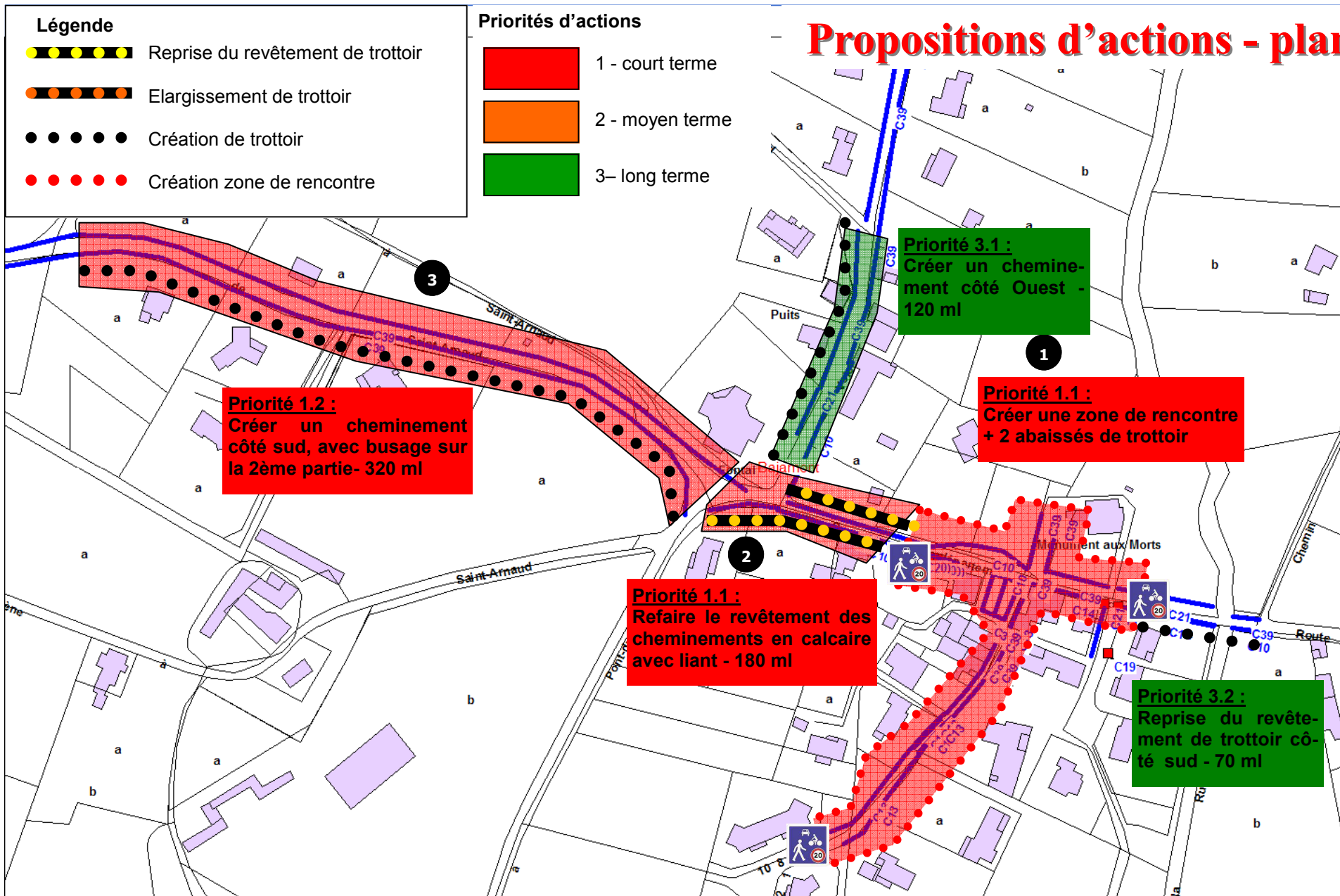
Dans le cadre de cette étude, une séance de sensibilisation a déjà eu lieu le 14 janvier 2010. D'autres seront programmées dans le futur. Les thèmes suivants seront abordés :

- Le stationnement sur trottoirs
- La gestion des poubelles
- L'entretien et la propreté des trottoirs





Une rubrique Accessibilité dans le Journal Communal

Une rubrique Accessibilité doit être rédigée régulièrement dans le Journal communal. Elle donnera des informations sur le suivi de notre Pave au fur et à mesure de sa mise en oeuvre. Elle se fera l'écho des informations susceptibles d'intéresser la population de notre village




Propositions d'actions - planche 1



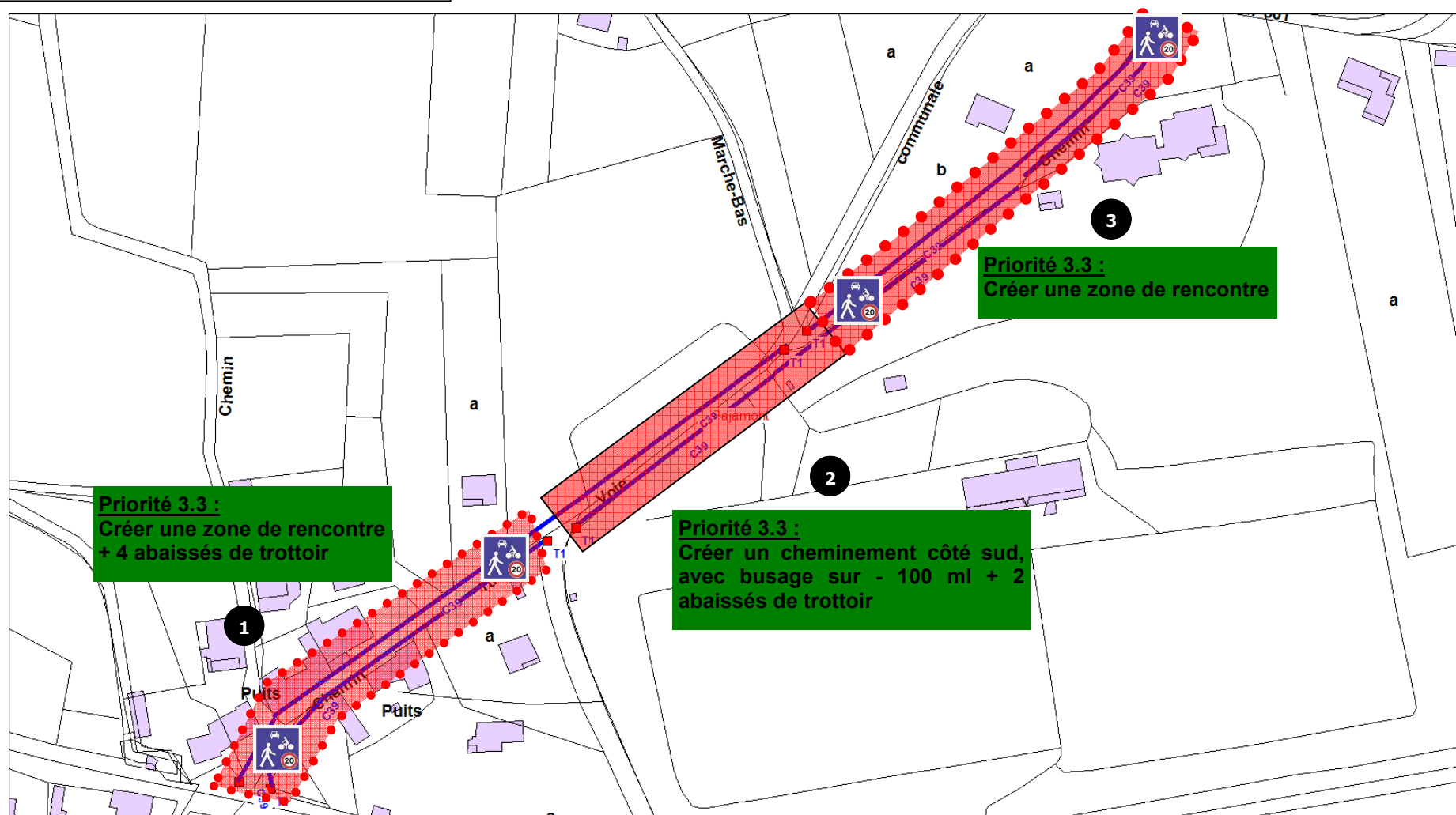
Légende

-  Reprise du revêtement de trottoir
-  Elargissement de trottoir
-  Création de trottoir
-  Création zone de rencontre

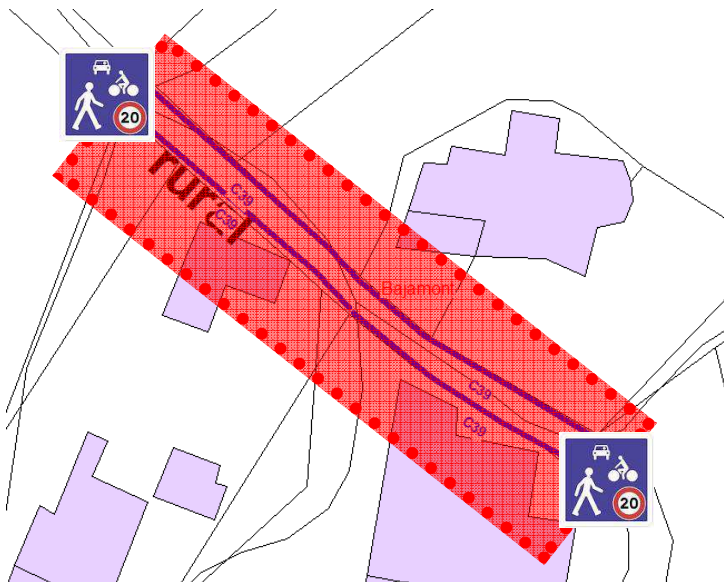
Priorités d'actions

-  1 - court terme
-  2 - moyen terme
-  3 - long terme

Propositions d'actions - planche 2

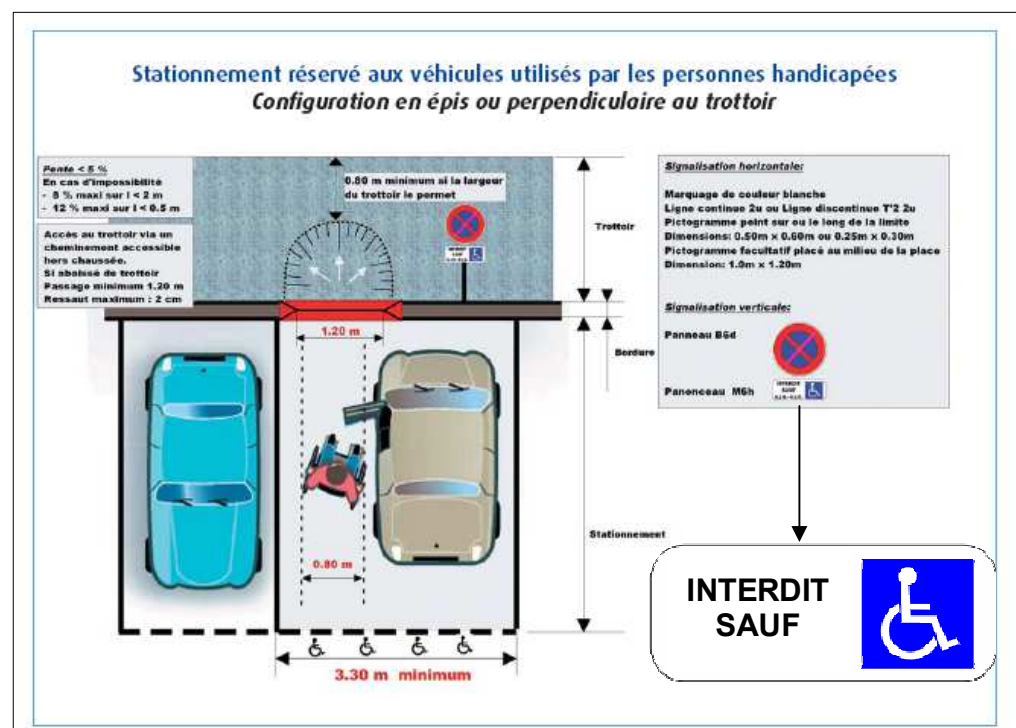


Propositions d'actions Serres et cimetière Baysse

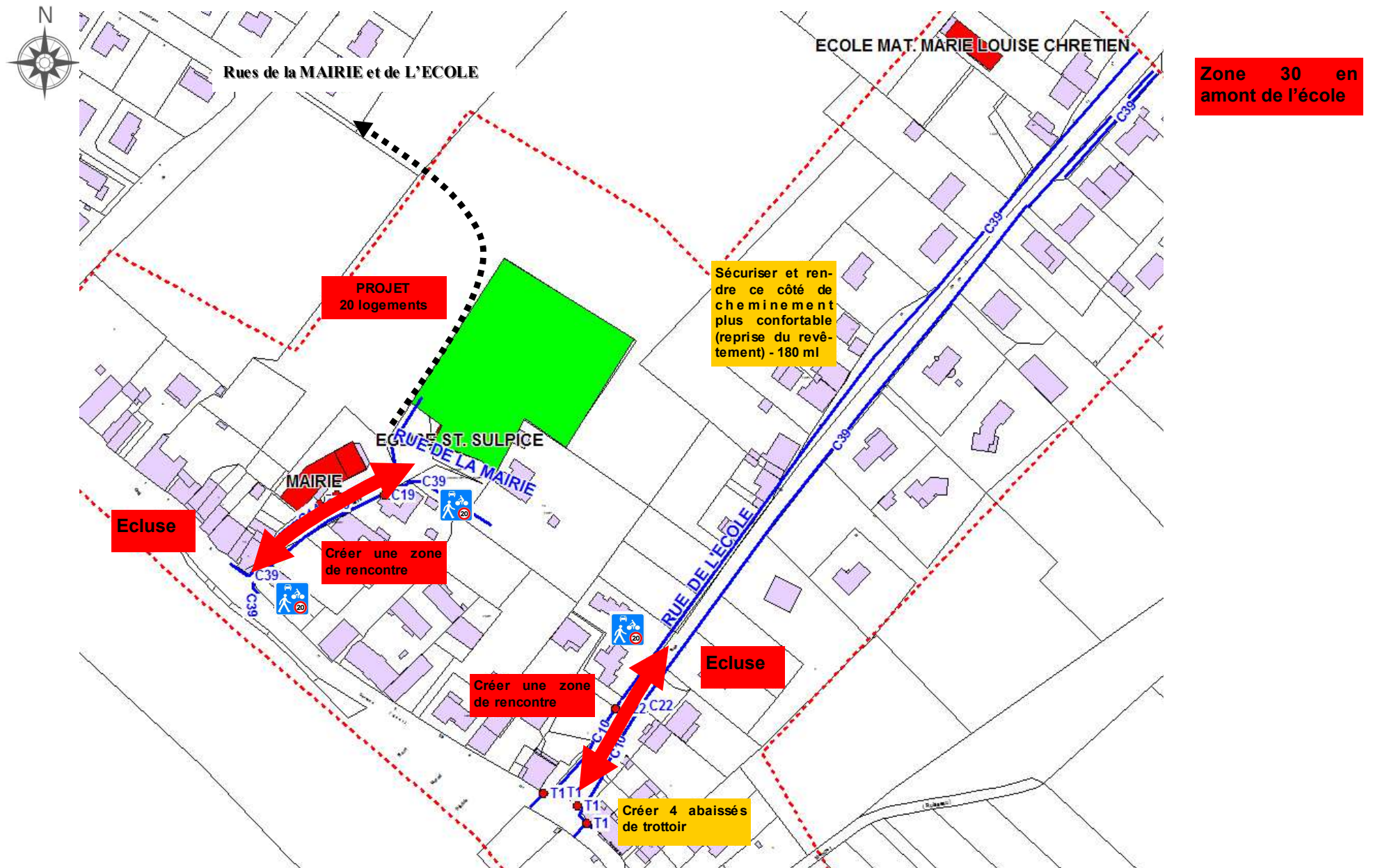


Bajamont

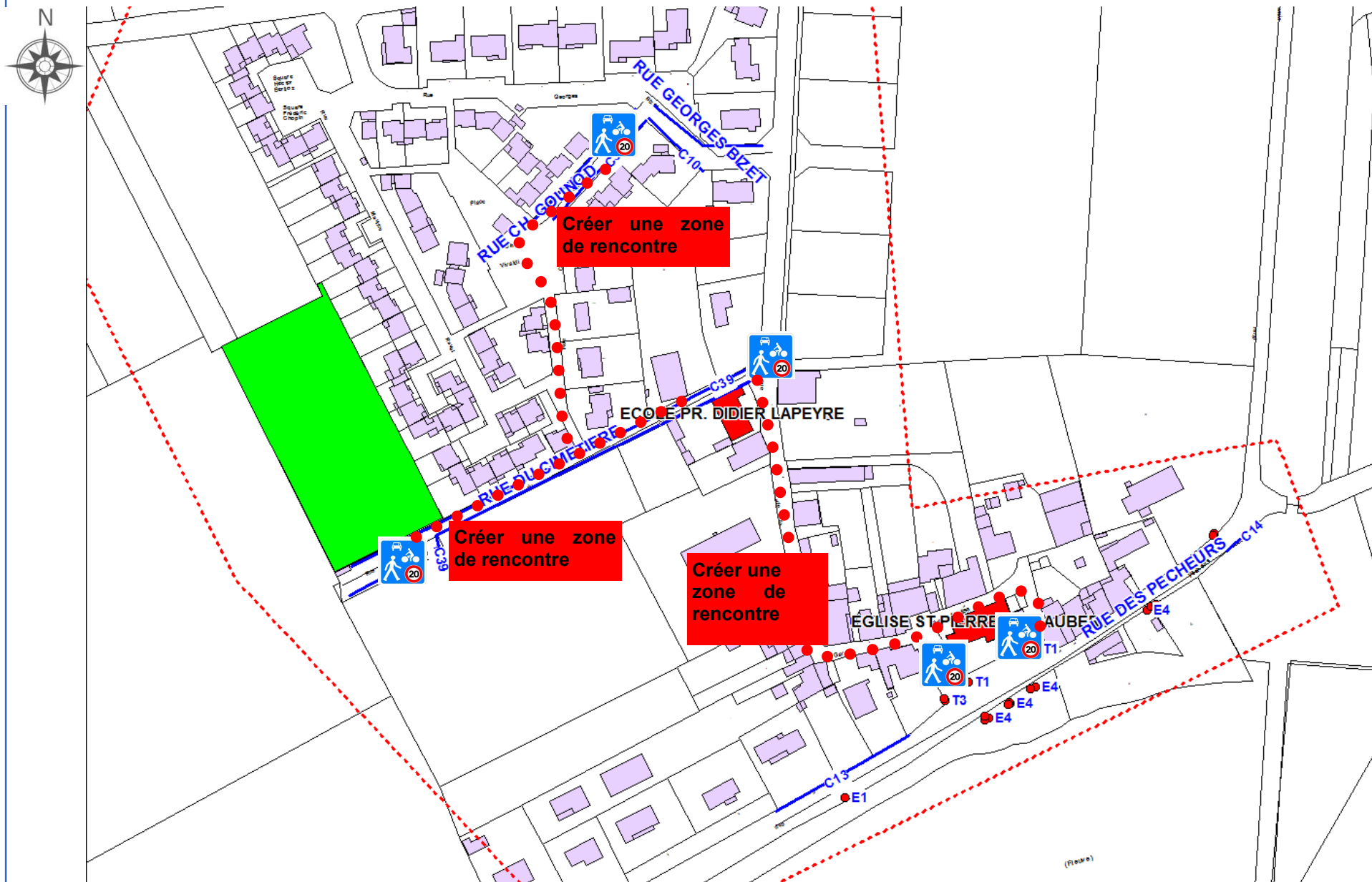
Aménagement	Longueur/ unité	Coût unitaire	Coût total TTC
Panneaux entrée/sortie Zone de rencontre	4	200 €	800 €
Marquage au sol place PMR	2	500 €	1000 €
			1 800 €
Priorité 2			



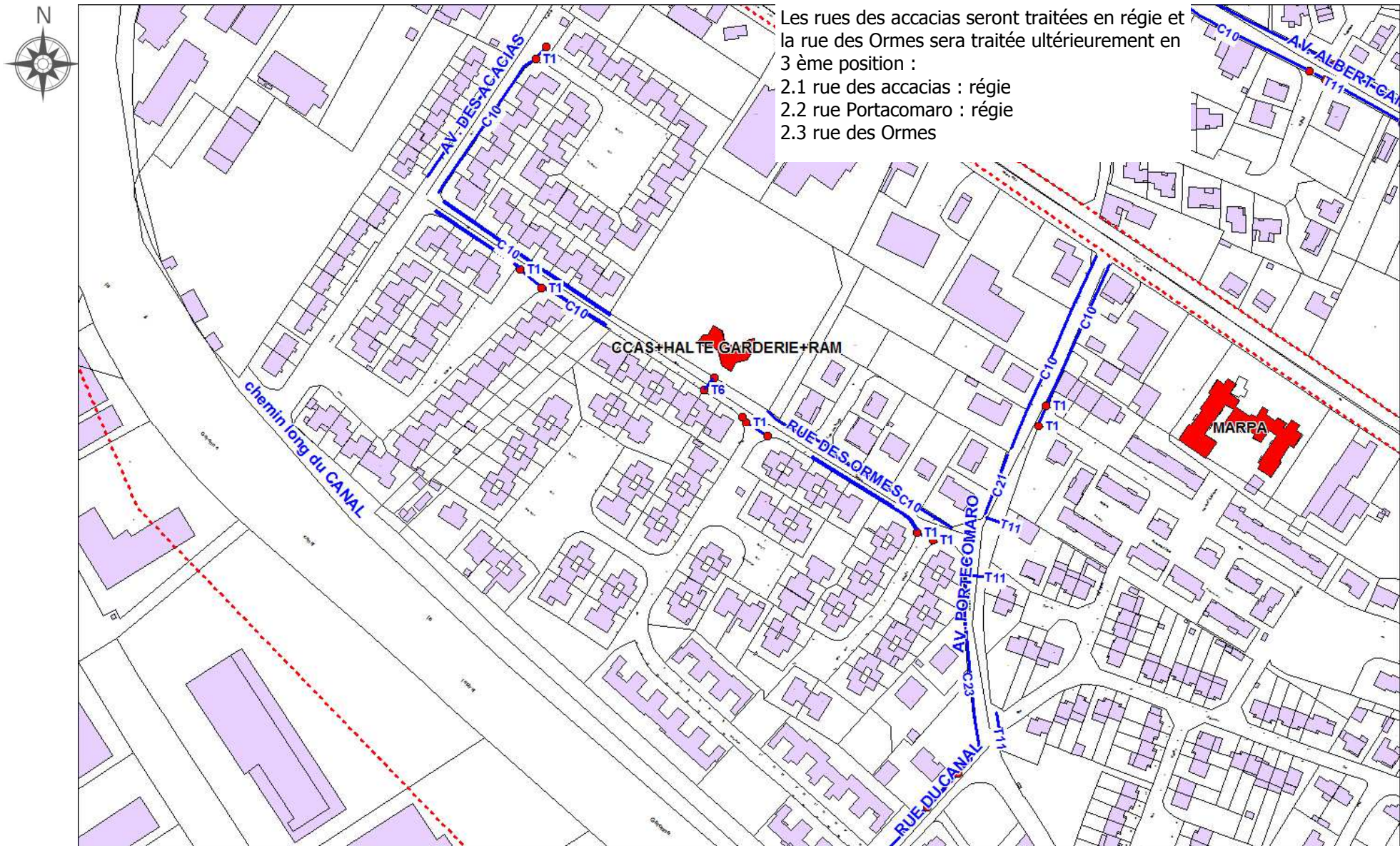
Propositions d'actions - priorité 1 - rue de l'école

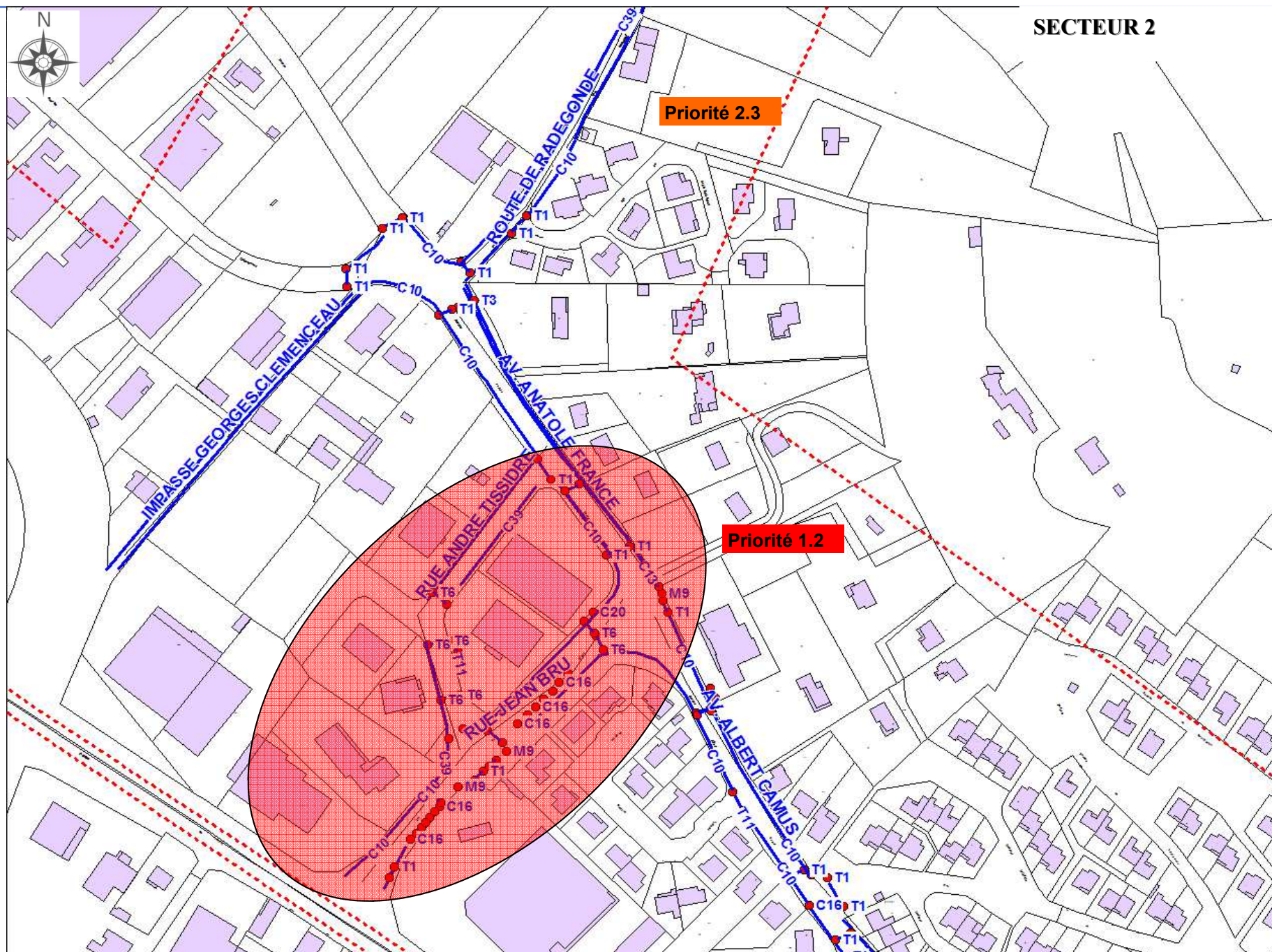


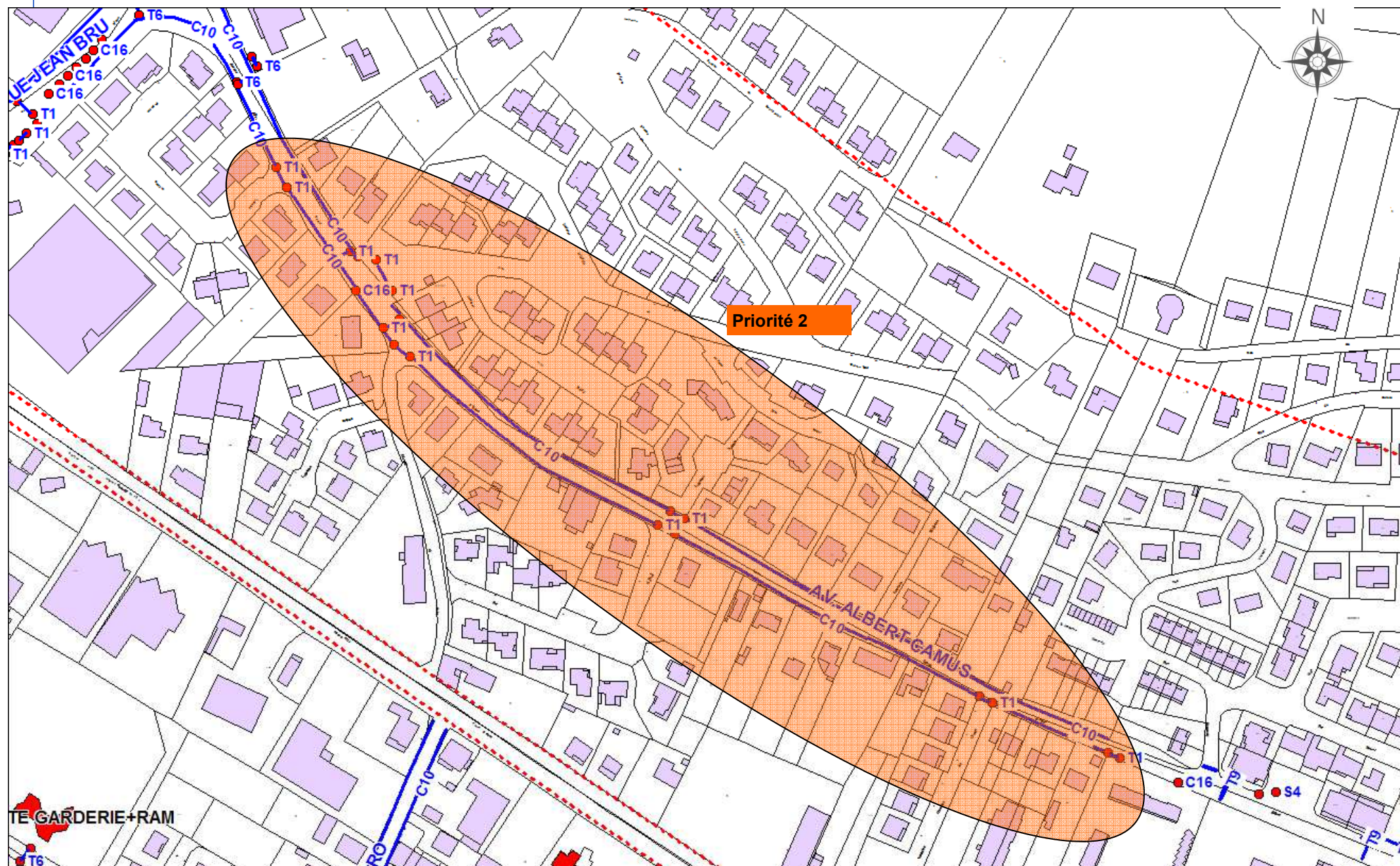
Propositions d'actions - priorité 1 - Saint Pierre de Gaubert



Propositions d'actions - priorité 2 - Rues Accacias/Portacomaro/Ormes

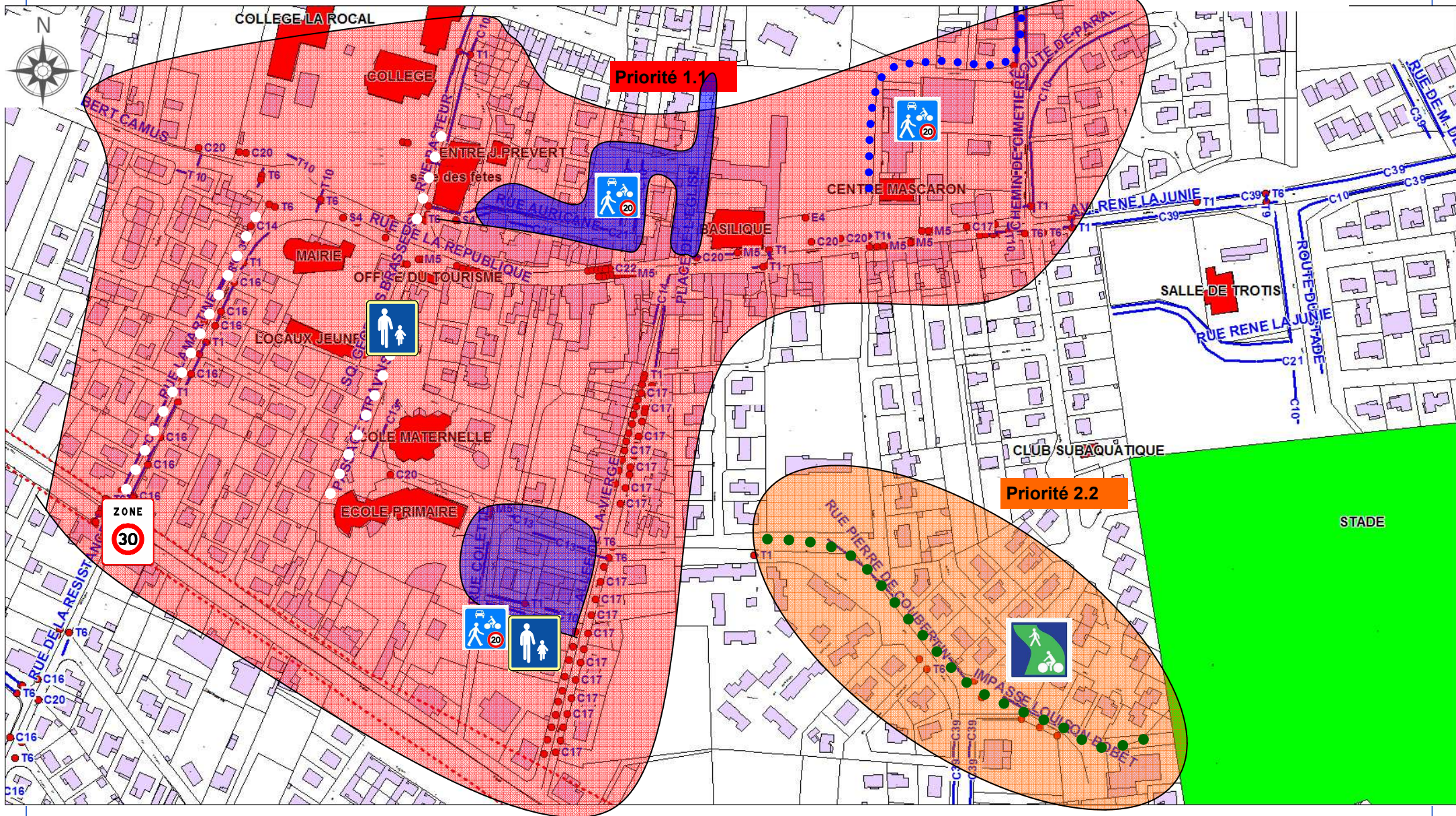






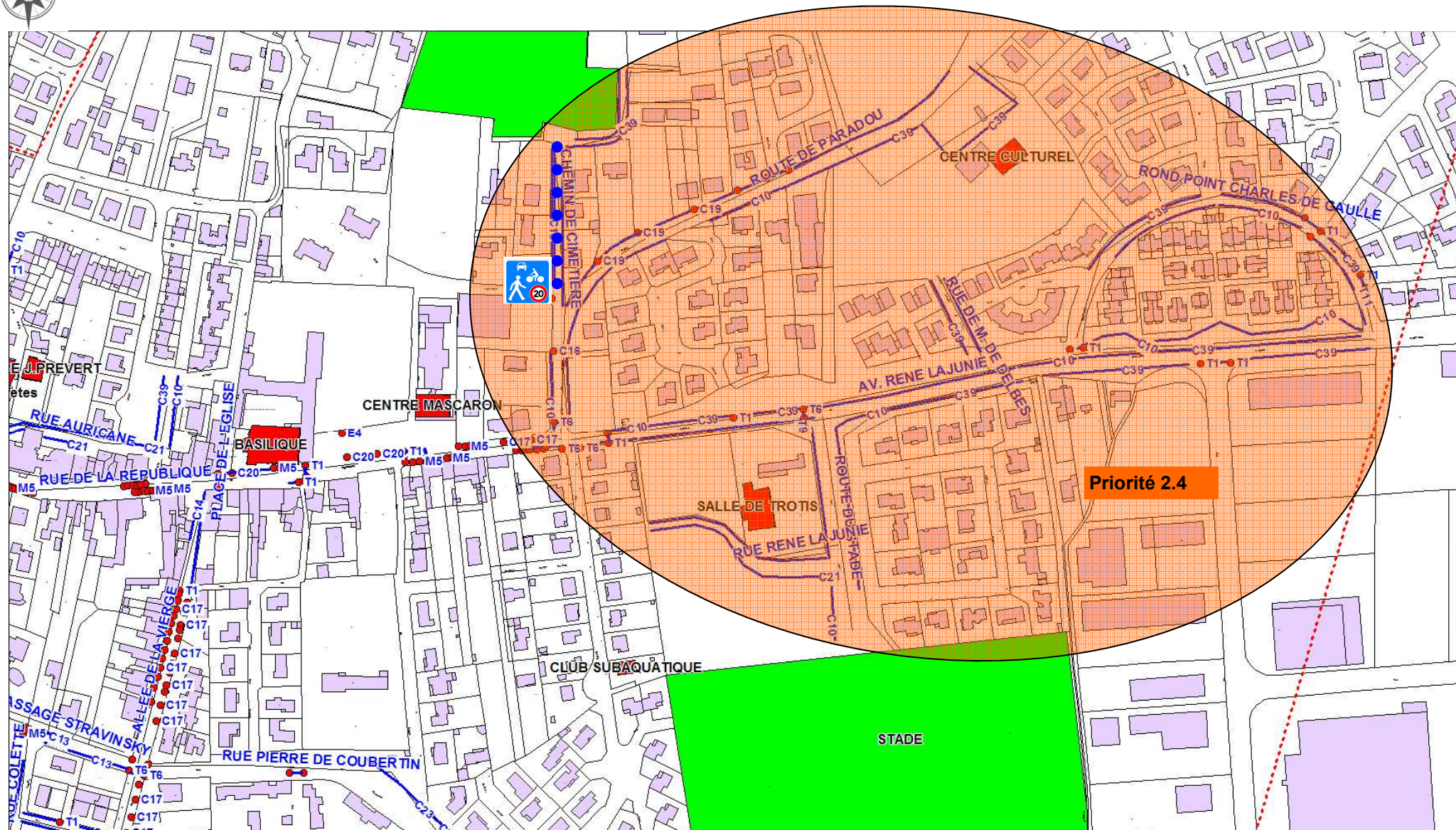
TE GARDERIE+RAM







SECTEUR 4



Le programme prévisionnel de travaux

5 priorités sont définies, en fonction de la proximité des services publics et des commerces. Les travaux concernent tous les éléments répertoriés « difficilement ou non accessibles » dans ce document (rouge, noir et obstacles).

Certains aménagements seront intégrés à des projets de réhabilitation plus larges (aménagement de quartier, assainissement, enfouissement de réseaux, réfection de voie, etc.), et sont donc susceptibles d'être programmés hors des plages indiquées. Dans le cas où l'aménagement ne serait pas compatible avec les « conditions technico-économiques du moment » (pente naturelle par exemple), un itinéraire de substitution serait proposé.

Priorité 1

Mise en accessibilité complète dans un rayon de 250 m autour de la Mairie ou centre Bourg

Réalisation avant fin 2015 (rouge)

Priorité 2

Mise en accessibilité du cheminement vers le futurs supermarché

Réalisation avant fin 2020 (bleu)

Priorité 3

Mise en accessibilité de la rue de Rose

Réalisation avant fin 2022 (mauve)

Priorité 4

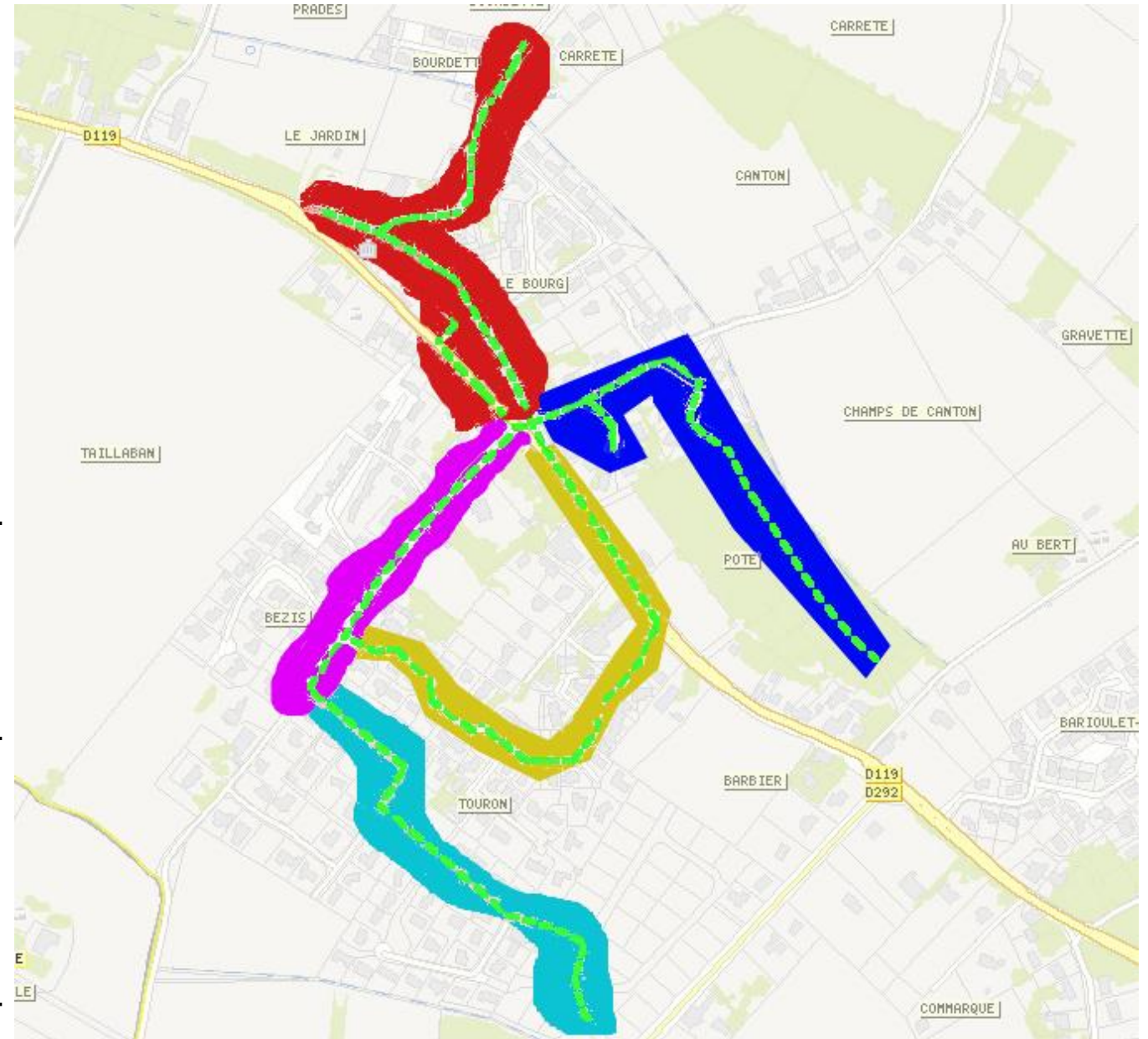
Mise en accessibilité du cheminement autour du centre commercial

Réalisation avant fin 2023 (jaune)

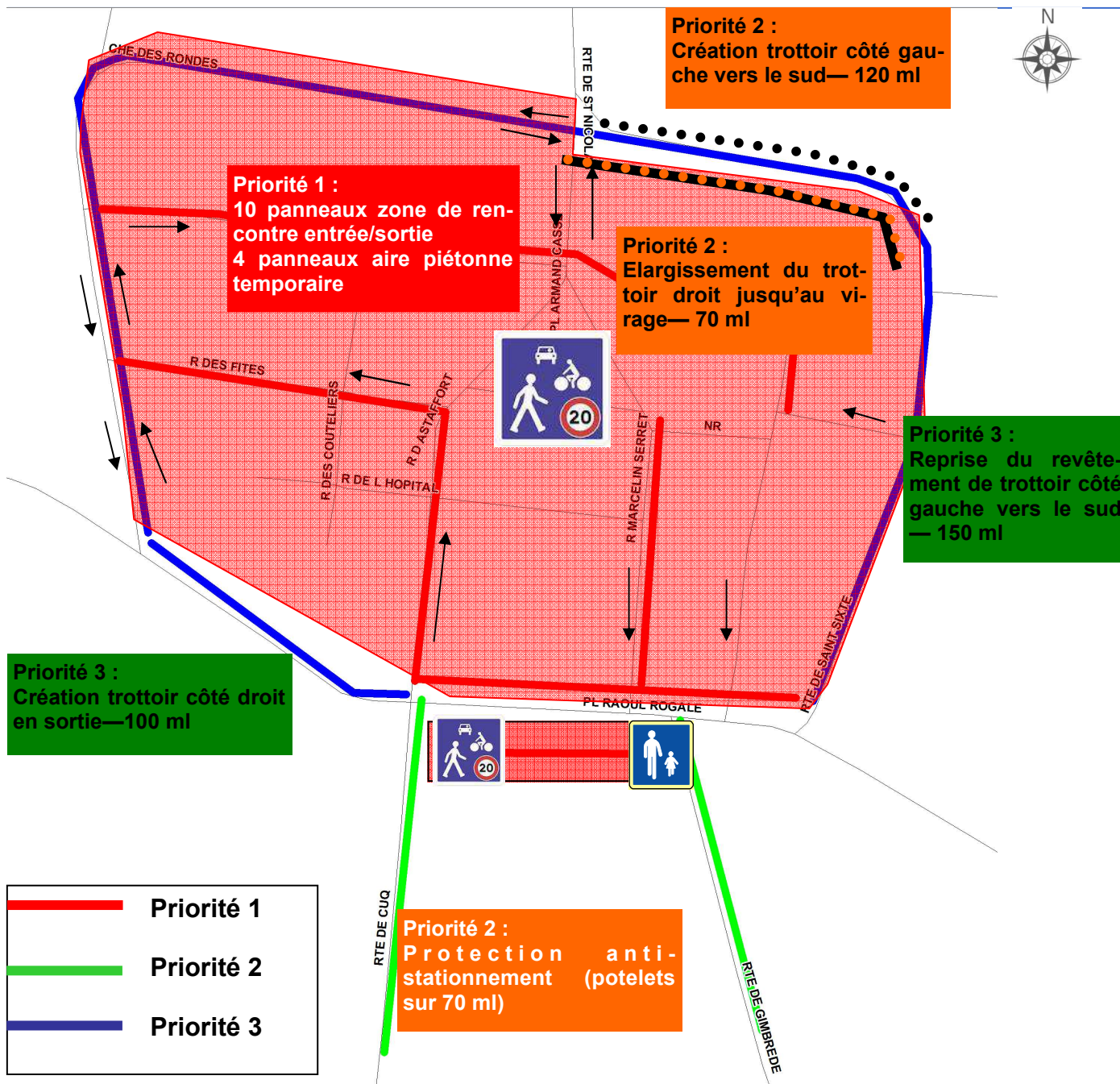
Priorité 5

Mise en accessibilité de la rue de la Peupleraie

Réalisation avant fin 2024 (bleu clair)



Révision du Plan de mise en accessibilité
Réalisation avant fin 2024



Propositions d'actions

Caudecoste

Aménagement	Longueur/ unité	Coût unitaire	Coût total TTC
15 panneaux entrée/sortie zone de rencontre/aire piétonne	15	200 €	3 000 €
16 abaissés de trottoir	16	1 000 €	16 000 €
19 000 €			

Priorité 1

Caudecoste

Aménagement	Longueur/ unité	Coût unitaire	Coût total TTC
Création de trottoir	120 ml	230 €	27 600 €
Elargissement de trottoir	70 ml	250 €	17 500 €
20 potelets anti-stationnement	20	200 €	4000 €
49 100 €			

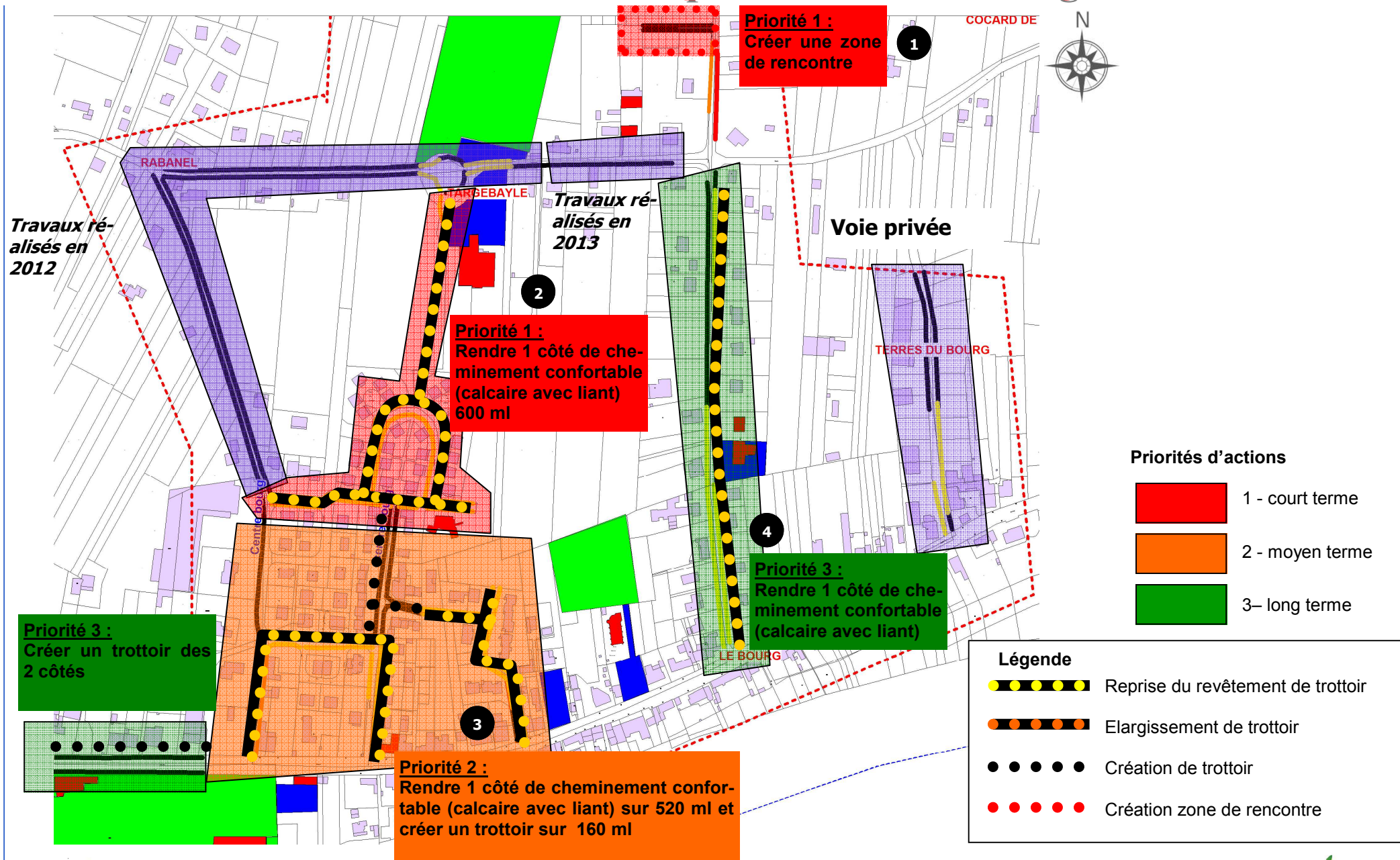
Priorité 2

Caudecoste

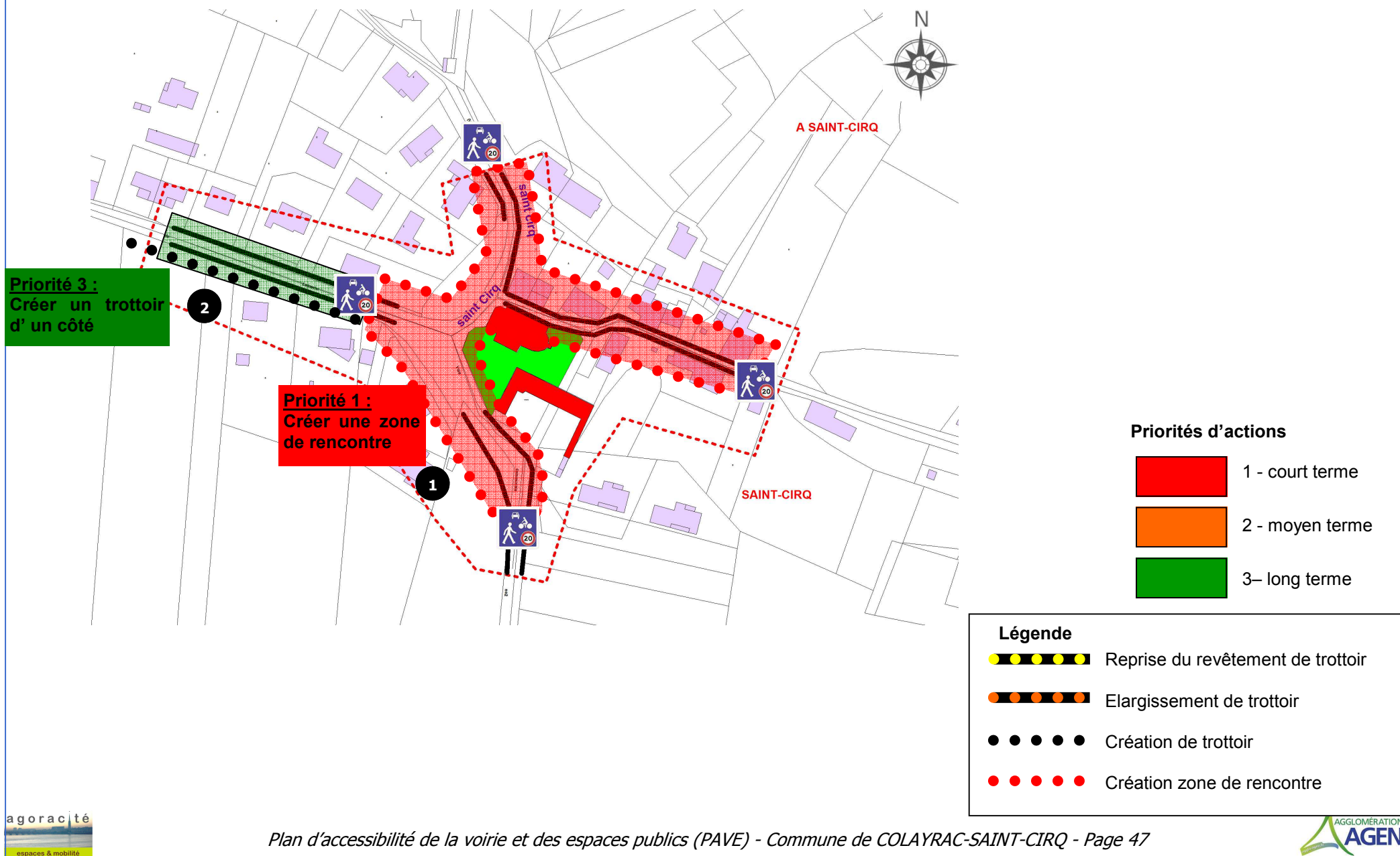
Aménagement	Longueur/ unité	Coût unitaire	Coût total TTC
Création de trottoir	100 ml	230 €	23 000 €
Revêtement trottoir enrobé	150 ml	85 €	12 750 €
35 750 €			

Priorité 3

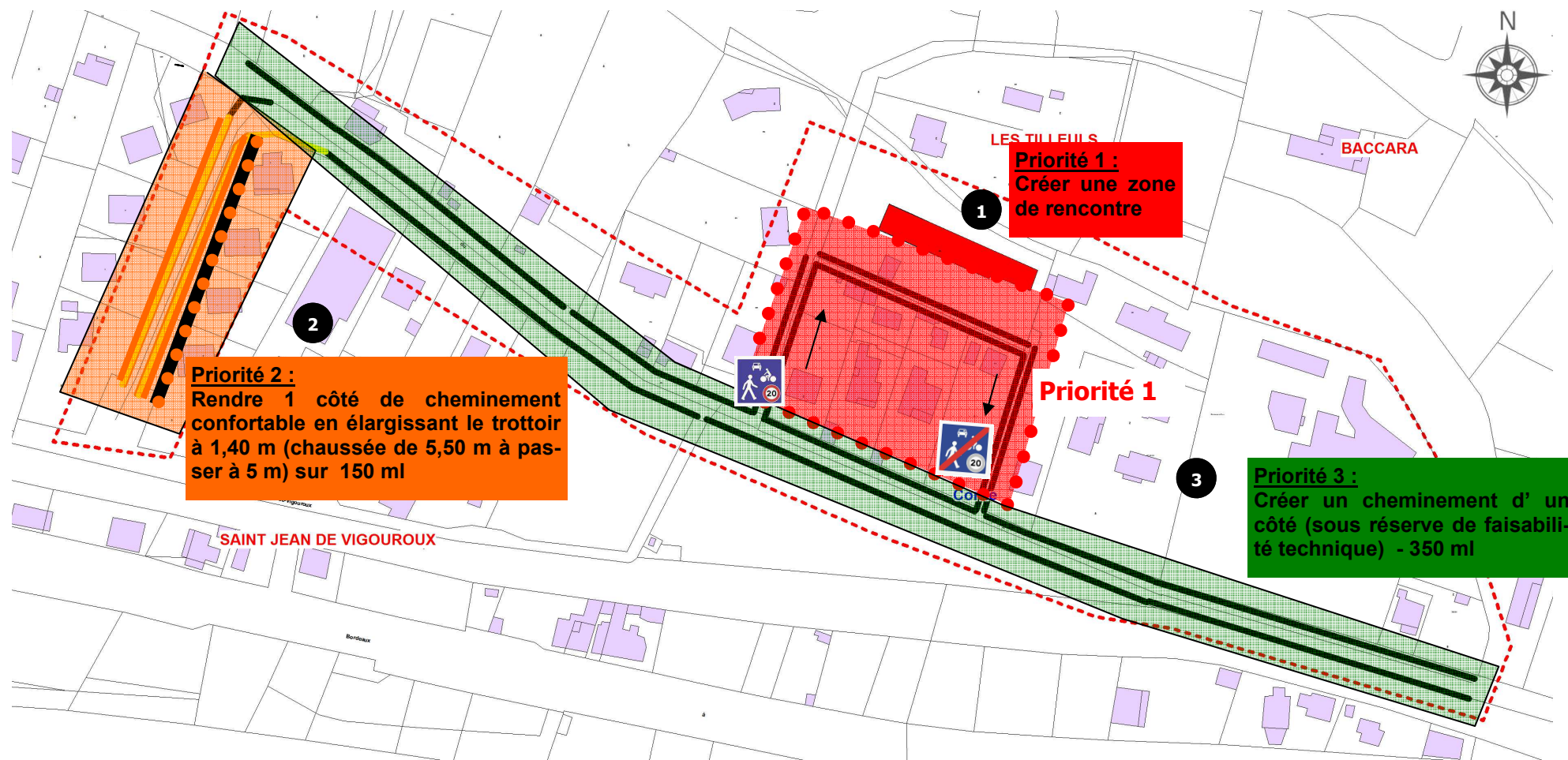
Priorités d'actions pour le PAVE - bourg



Priorités d'actions pour le PAVE - Saint CIRQ







Priorités d'actions pour le PAVE - CORNE






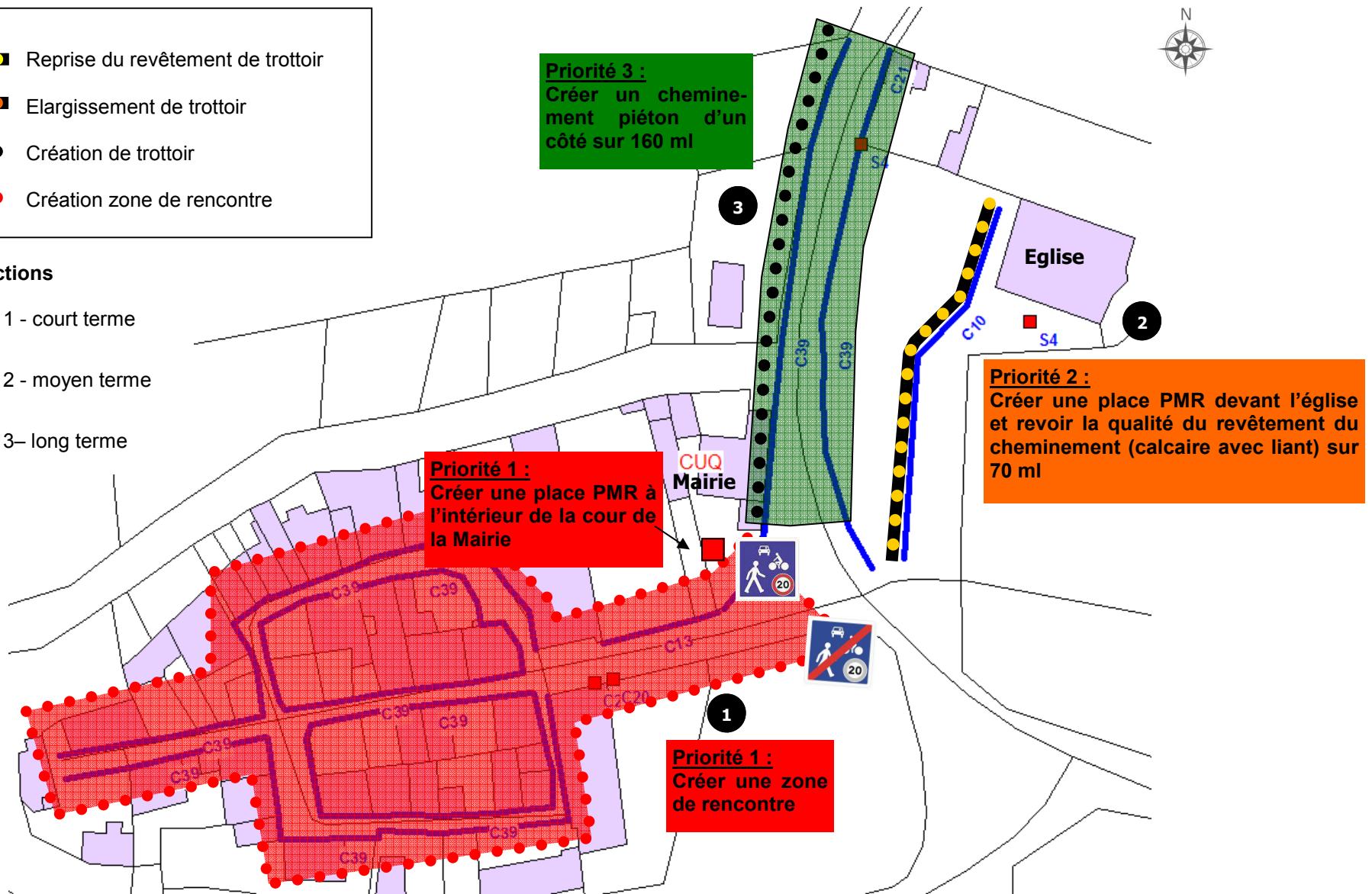
Propositions d'actions

Légende

-  Reprise du revêtement de trottoir
-  Elargissement de trottoir
-  Création de trottoir
-  Création zone de rencontre

Priorités d'actions

-  1 - court terme
-  2 - moyen terme
-  3 - long terme



Le Plan d'actions

COMMUNE DE ESTILLAC



Suite aux diagnostics territoire et terrain, des itinéraires privilégiés peuvent être identifiés sur lesquels les actions doivent se porter en priorité.

1. Allée du jardin public entre le giratoire et le parking de l'école (elle est beaucoup fréquentée par les enfants).
2. Place de la mairie - Chemin de Rappetout
3. Chemin du plat de Carrère

D'autres travaux ponctuels seront également proposés.

Estimation des travaux/ RECAPITULATIF

Chemin de Peyrelong (de l'école au carrefour avec le chemin du grand Jouan) : 20.000 euro H.T.

Place de la mairie - Chemin de Rappetout: 30 000 euro H.T.

Chemin du plat de Carrère : 50.000 euro H.T.

Rue de La Salle : 55.000 euro H.T.

VC n°7 Fond du bois : 180.000 euro H.T.

Allée du jardin public entre le giratoire et le parking de l'école : 25.000 euro H.T.

Liaison entre le lotissement Jouannet et l'allée du Jardin public : 80.000 euro

TOTAL POUR LA COMMUNE: 440.000 euro arrondi à 450.000 euro H.T.

Ces estimations ne prennent pas en compte:

les éventuelles acquisitions foncières, les réseaux, les plantations, le mobilier urbain, la signalisation horizontale et la signalisation verticale autres que ceux ou celles remplacés.

Les projets en cours et futurs

Sensibilisation et informations :

Dans le cadre de cette étude, une séance de sensibilisation a déjà eu lieu le 14 janvier 2010. D'autres seront programmées dans le futur. Les thèmes suivants seront abordés :

Le stationnement sur trottoirs

La gestion des poubelles

L'entretien et la propreté des trottoirs

Une rubrique Accessibilité dans le Journal Communal

Une rubrique Accessibilité doit être rédigée régulièrement dans le Journal communal. Elle donnera des informations sur le suivi de notre Pave au fur et à mesure de sa mise en oeuvre. Elle se fera l'écho des informations susceptibles d'intéresser la population de notre village

Le programme prévisionnel de travaux

5 priorités sont définies, en fonction de la proximité des services publics et des commerces. Les travaux concernent tous les éléments répertoriés « difficilement ou non accessibles » dans ce document (rouge, noir et obstacles).

Certains aménagements seront intégrés à des projets de réhabilitation plus larges (aménagement de quartier, assainissement, enfouissement de réseaux, réfection de voie, etc.), et sont donc susceptibles d'être programmés hors des plages indiquées. Dans le cas où l'aménagement ne serait pas compatible avec les « conditions technico-économiques du moment » (pente naturelle par exemple), un itinéraire de substitution serait proposé.

Priorité 1

Mise en accessibilité complète dans un rayon de 250 m
autour de la Mairie ou centre Bourg
Réalisation avant fin 2015 (rouge)

Priorité 2

Mise en accessibilité dans un rayon de 500 m
Ch. Fon de Bois
Réalisation avant fin 2018 (orange)

Priorité 3

Mise en accessibilité du cheminement 1 : **Chemin de Peyrelong – Mairie (bleu)**
Réalisation avant fin 2020

Priorité 4

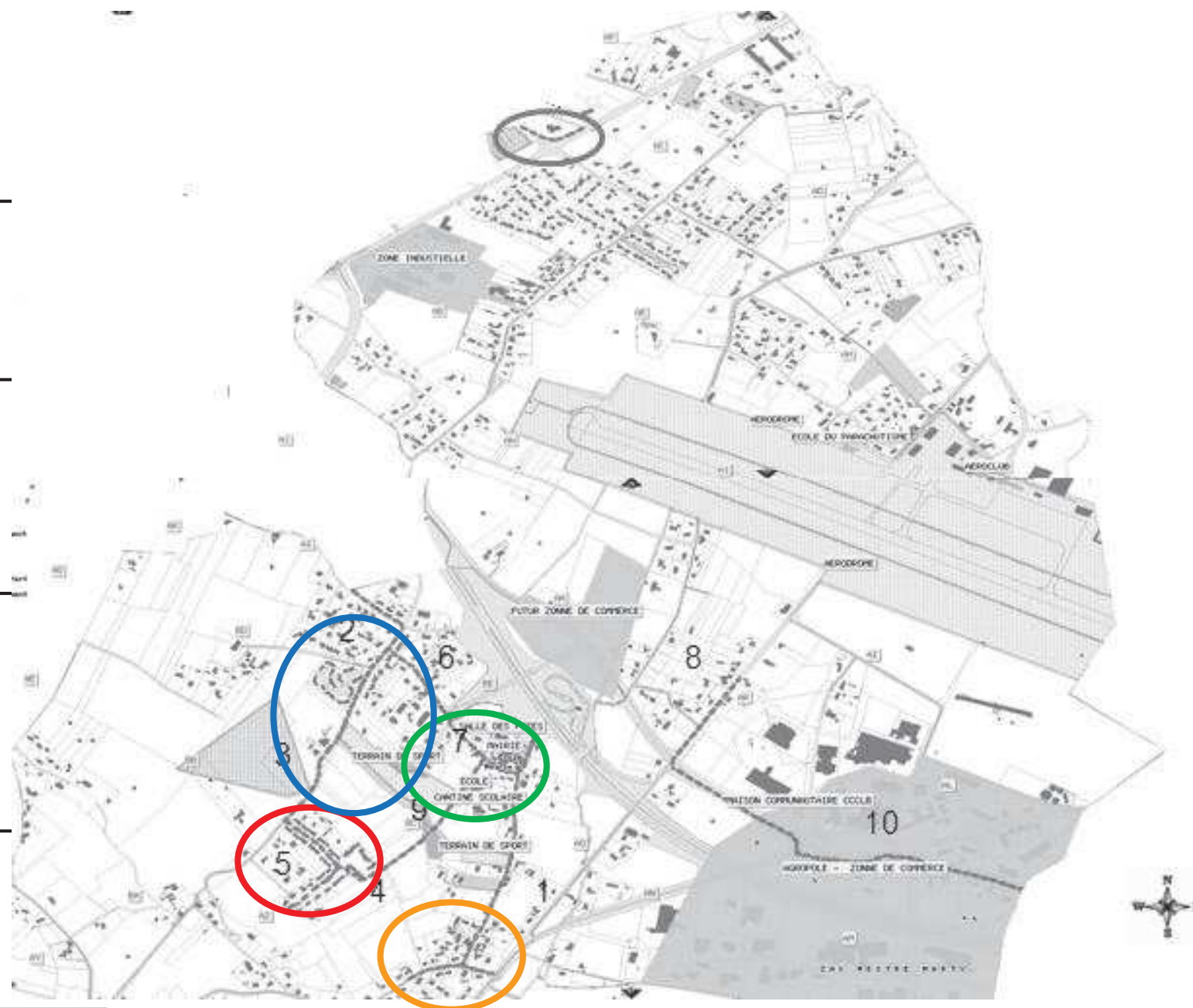
Mise en accessibilité du cheminement 2 : **Ch. de Jouannet - Allée du Jardin public – Mairie (vert)**

Réalisation avant fin 2020

Priorité 5

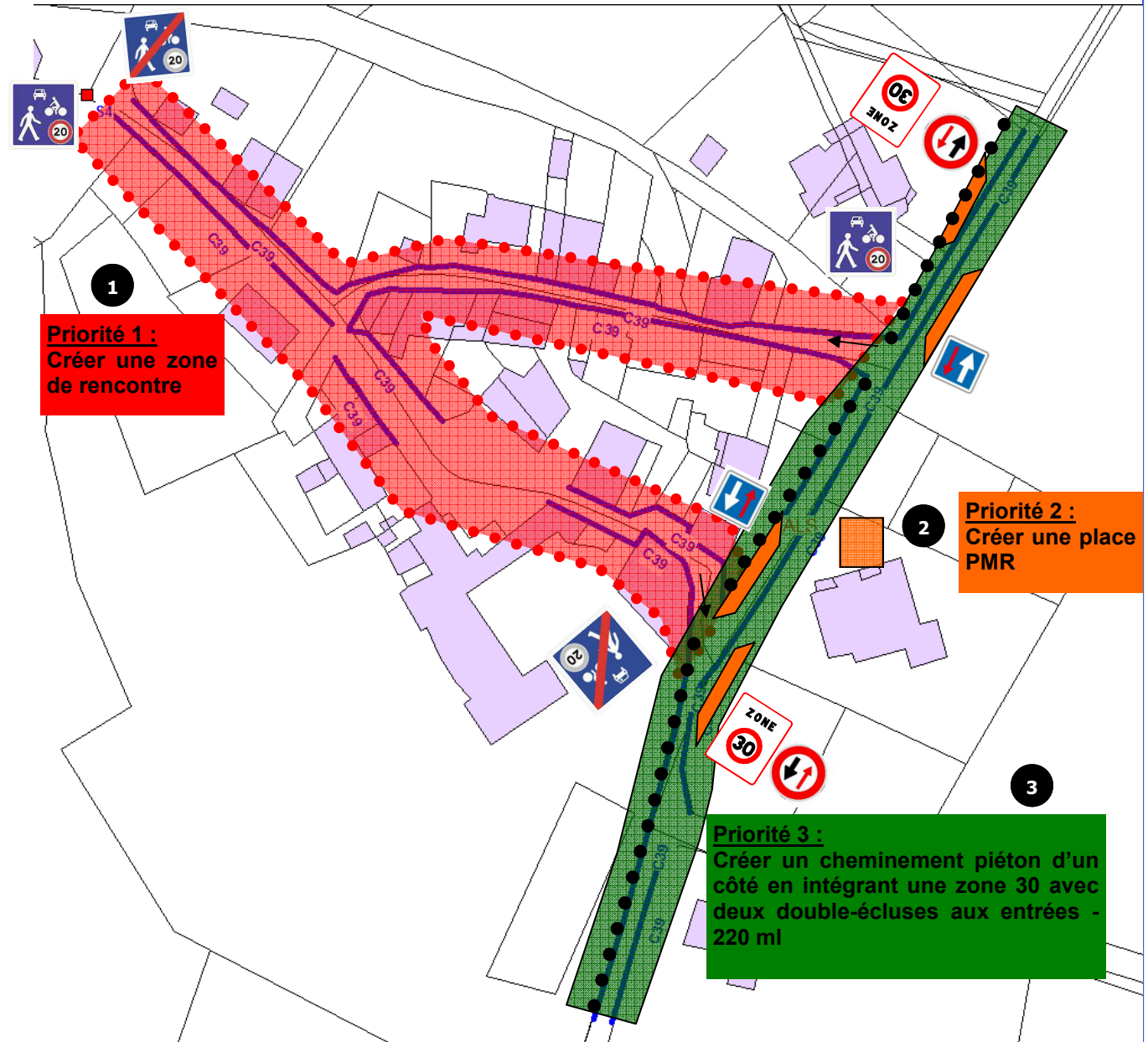
Mise en accessibilité du Agropole

Réalisation avant fin 2022



Révision du Plan de mise en accessibilité
Réalisation avant fin 2022

Propositions d'actions



Priorités d'actions

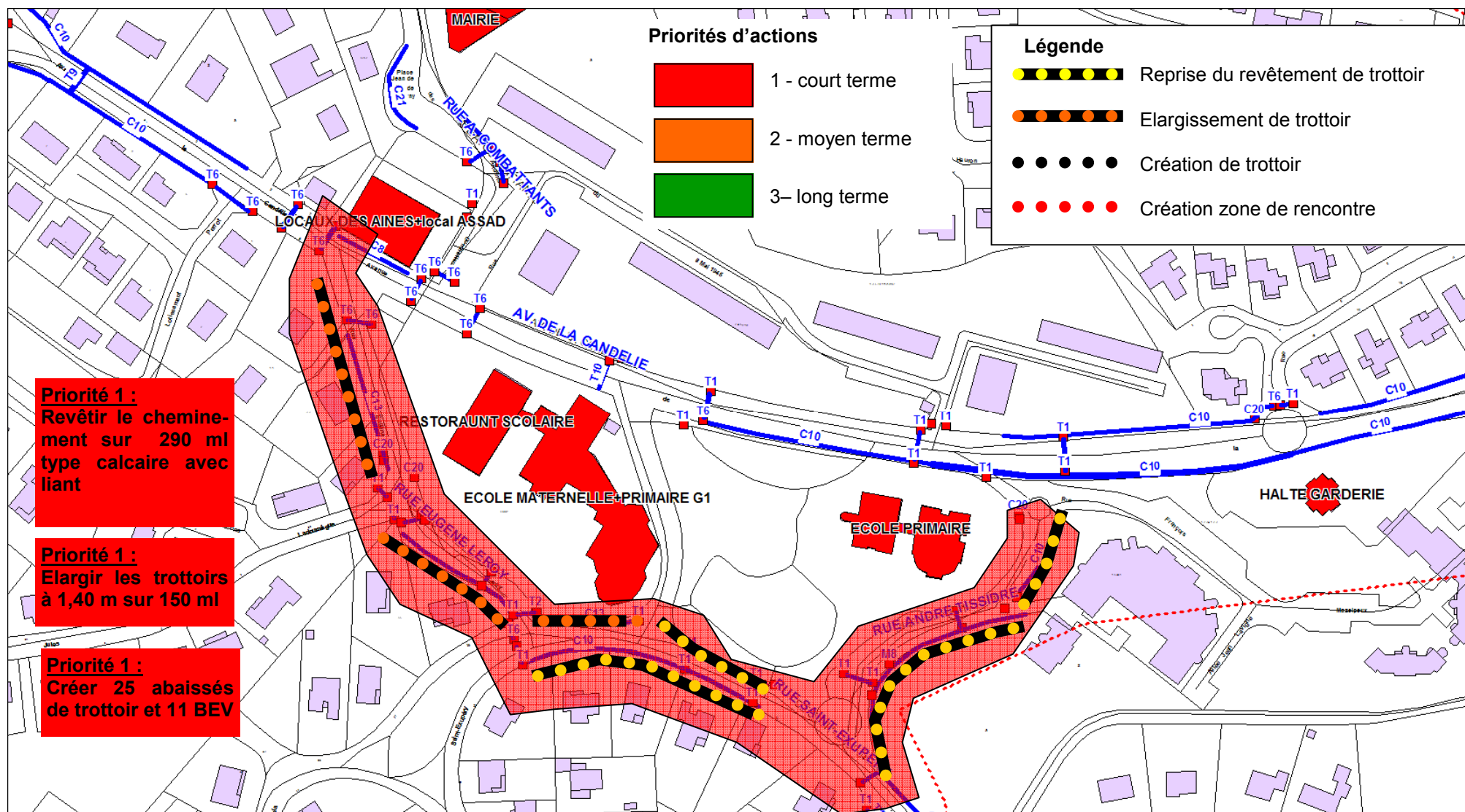
- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3 - long terme

Légende

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre



Propositions d'actions - Le Bourg - priorité 1





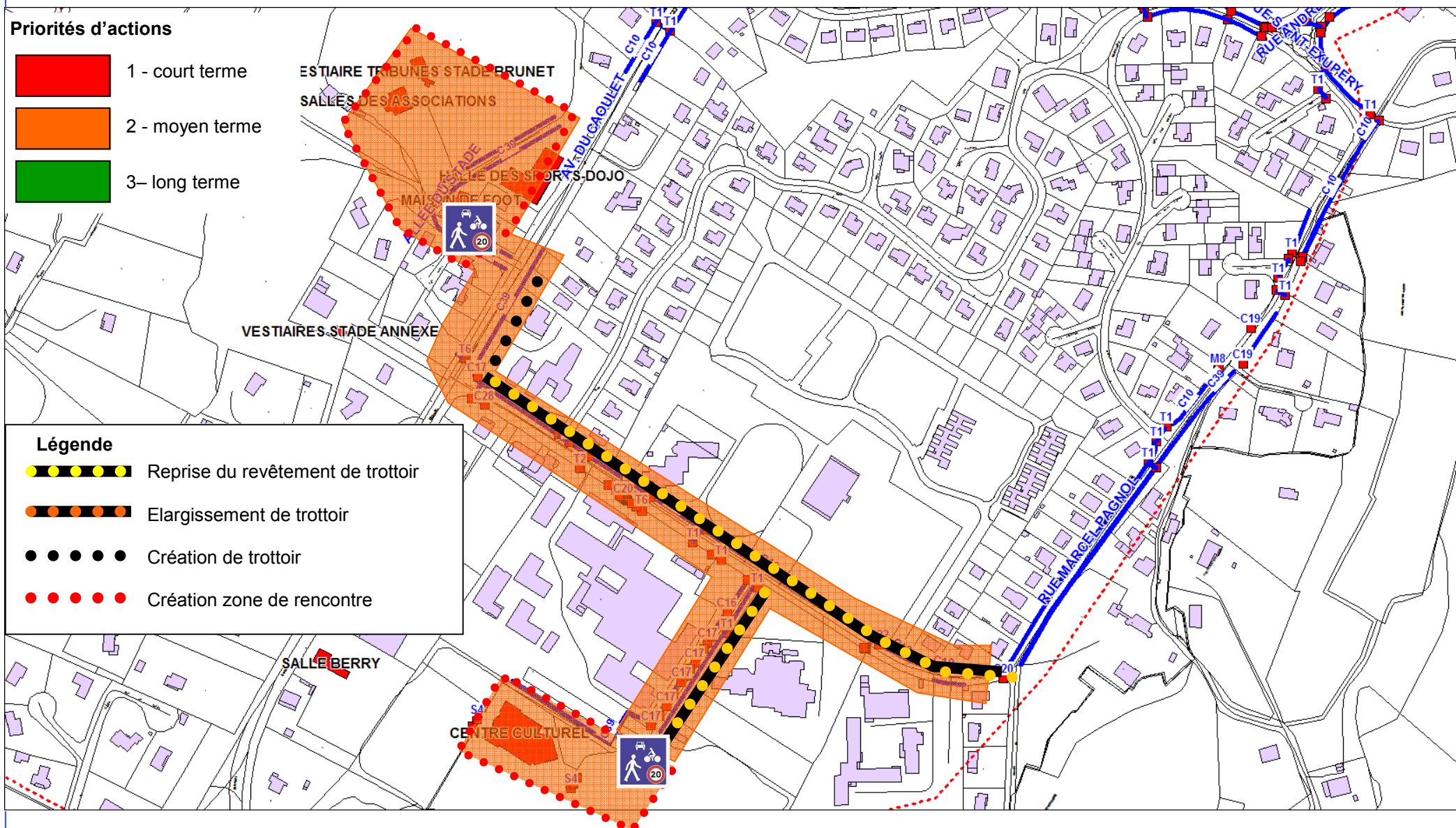
Propositions d'actions - Le Bourg - priorité 2

Priorités d'actions

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3- long terme

Légende

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre



Priorités d'actions

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3 - long terme

Légende

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Potelets anti-stationnement
- Création de trottoir
- Création d'une zone de rencontre

Priorité 1 :
Créer une zone de rencontre

Priorité 2 :
Créer une zone de rencontre

Priorité 3 :
Protéger 1,40 m de large de cheminement du stationnement avec des potelets anti-stationnement 90 ml

Priorité 3 :
Protéger 1,40 m de large de cheminement du stationnement avec des potelets anti-stationnement 20 ml

RD 813

2

Boulangerie

Tabac

C39

La Poste

T6

3

Mairie

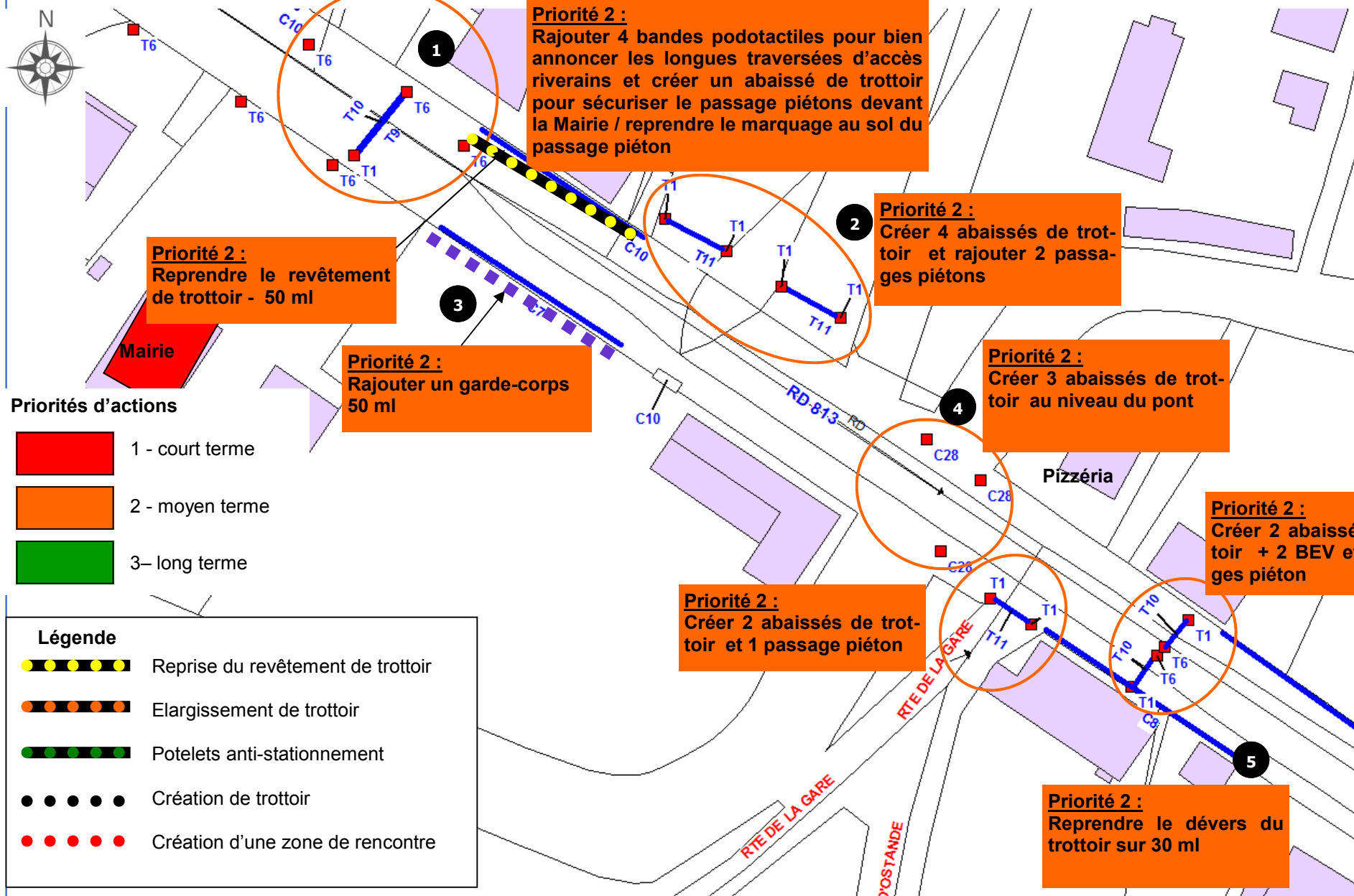
agoracité

espaces & mobilité

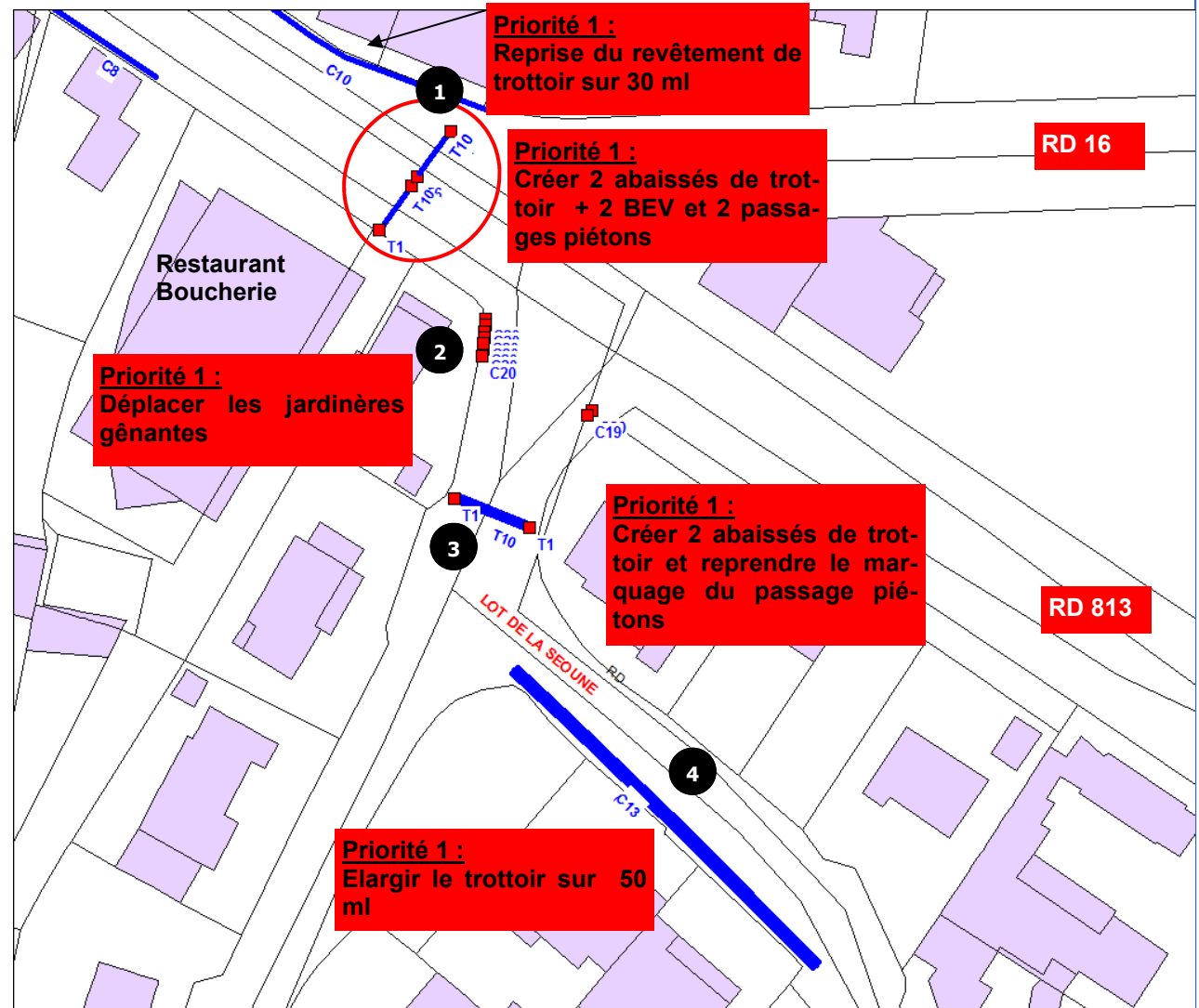
Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) - Commune de LAFOX - Page 20

AGGLOMÉRATION AGEN

Propositions d'actions - Bourg - planche 2



Propositions d'actions - Bourg - planche 3



Priorités d'actions

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3 - long terme

Légende

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

Plan d'Action (centre bourg)

tous



Le village de LAPLUME a été construit à flanc de colline avec un dénivelé marqué entre le bas et le haut du village soit environ 35 m. Les profils en long des cheminements présentent des pentes bien supérieures aux limites réglementaires. Lors de travaux d'aménagement de la voirie, elles pourront être que gommées ponctuellement.

Le secteur du centre bourg avec la Mairie et l'Eglise de Saint-Pierre de Cazeaux offre un environnement de bâti ancien avec des ruelles plus étroites.

Contraintes particulières: L'église de Saint-Pierre de Cazeaux, du centre bourg est classée monument historique, les travaux situés dans le périmètre de protection sont soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

Court terme

Plan Local d'Urbanisme - Extrait du REGLEMENT page 10:

Les sites et secteurs protégés :

- Le hameau de Plaichac, son église, cimetière et cadre naturel,
- Le hameau de Brimont ainsi que son église et son cadre naturel.

Avant tous travaux d'adaptation, réfection, extension, reconstruction, démolition, et - le cas échéant - avant toute construction nouvelle à proximité de l'édifice, une analyse fine de l'architecture du bâtiment et de son insertion dans le paysage sera réalisée, afin d'en préserver la valeur patrimoniale, historique ou paysagère. Les abords doivent être aménagés et entretenus de façon à participer à la mise en valeur du bâtiment.

Les chaînes de déplacement identifiées : Grande rue et la RD 931 ainsi que les rues autour de l'Eglise. Ce secteur nécessite une circulation apaisée contribuant au confort de la vie locale et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Les automobilistes doivent être incités à adopter une vitesse réduite par des aménagements adéquats rétrécissant de la chaussée, chicanes, plateaux... de la chaussée. Ce qui rendra les déplacements plus confortables et sécurisés.

Les voies cumulent les mêmes difficultés, en particulier des largeurs de trottoirs insuffisantes avec un revêtement souvent de très mauvaise qualité et des ressauts trop importants des bordures.

A ce jour la commune n'a pas encore entamé une réflexion sur l'aménagement de ce secteur., à l'exception du projet de construction d'un centre médical.

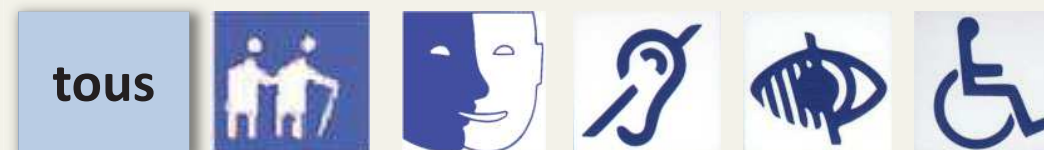
Dans un souci de partager la voirie entre tous les usagers et de ne pas dénaturer les voies anciennes dans ce bourg de caractère, des hypothèses peuvent être étudiées :

1. La « zone 30 » (Grand Rue) avec des aménagements conformes qui sécurisent les déplacements piétons et permettent de traverser la chaussée sans recours aux passages piétons. Cela permette en plus le déplacement des cyclistes sans aménagement de pistes ou bandes cyclables.
2. La « zone de rencontre » (Place E. LABAT) est une zone où la vitesse est limitée à 20 km/h et où les piétons sont prioritaires. Ils sont autorisés à circuler sur la chaussée sans s'y arrêter.
3. Aménagement des places de stationnement réservées aux personnes handicapées devant l'église, la salle des fêtes, l'école et sur la place de Château d'Eau. Ces derniers doivent être liés aux cheminements praticables.

Toutefois, pour garantir l'accessibilité, sans aménagement d'ensemble, la suppression des anomalies identifiées pour la **Grande Rue s'élèverait à 105 000 € H.T.** (campagnes spécifiques non comprises). Cependant, la réflexion engagée sur un aménagement global ne permet pas encore de donner une estimation fiable. Par contre la réalisation des aménagements qui prendra en compte également l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, se fera en plusieurs tranches et pourra s'étaler sur le moyen terme et le long terme tels que défini au présent PAVE.

En attendant l'étude globale ou le re-aménagement du secteur de la traversée de l'agglomération, des traitements partiels et ponctuels peuvent être apportés

Le Plan d'actions



Suite aux diagnostics territoire et terrain, des itinéraires privilégiés peuvent être identifiés sur lesquels les actions doivent se porter en priorité :

Il faut donc prévoir des travaux importants pour les deux entrées du village, la rue de la mairie et le carrefour du centre du village. Sur ces secteurs de nombreux disfonctionnements ont été identifiés

Les limites à une accessibilité généralisée

Rendre la voirie accessible en totalité reste l'objectif vers lequel il faut tendre. Mais malheureusement des contraintes topographiques, patrimoniales, dimensionnelles voire économiques, nous obligent à des choix qui limitent notre volonté pour une accessibilité généralisée. Lors des travaux envisagés sur les secteurs à fortes contraintes, il faudra envisager de déroger ponctuellement à certaines règles pour des impossibilités techniques avérées. Elles sont liées aux contraintes suivantes :

La topographie

Le village est installé à flanc de colline. Les pentes de certaines rues sont bien supérieures aux normes. Lors des rénovations de ces voies, il sera difficile de respecter la réglementation. Par contre, il faudra veiller à aménager des espaces de repos et d'usage et mettre à la disposition des usagers des équipements leur permettant de faire une pose au cours de leurs déplacements : bancs et appuis ischiatiques. Dans le diagnostic, ces situations ne sont pas marquées comme des cas d'inaccessibilité.

Ces sites sont :

1. **La RD 931, notamment aux points d'arrêt des transports en commun**
2. **Place E. LABAT**
3. **Autour de l'Eglise**

Des rétrécissements ponctuels

Le diagnostic a relevé de nombreux rétrécissements de trottoirs ou absence de trottoir. Ce sont les conséquences d'une époque où tout l'était conçu pour la voiture

sans prendre en compte les autres usagers de l'espace urbain. Ainsi de nombreux rétrécissements de trottoirs et des ruptures de continuité de cheminement sont apparus. Ces points ne pourront être gommés sans la réalisation de travaux conséquents :

1. **Grande Rue : L= 60cm;**
2. **La RD 931: Absence de trottoir coté Gendarmerie**

Les projets en cours et futurs

La réalisation d'un centre médical dans le bâtiment de la poste (Place E. LABAT)

Sensibilisation et informations :

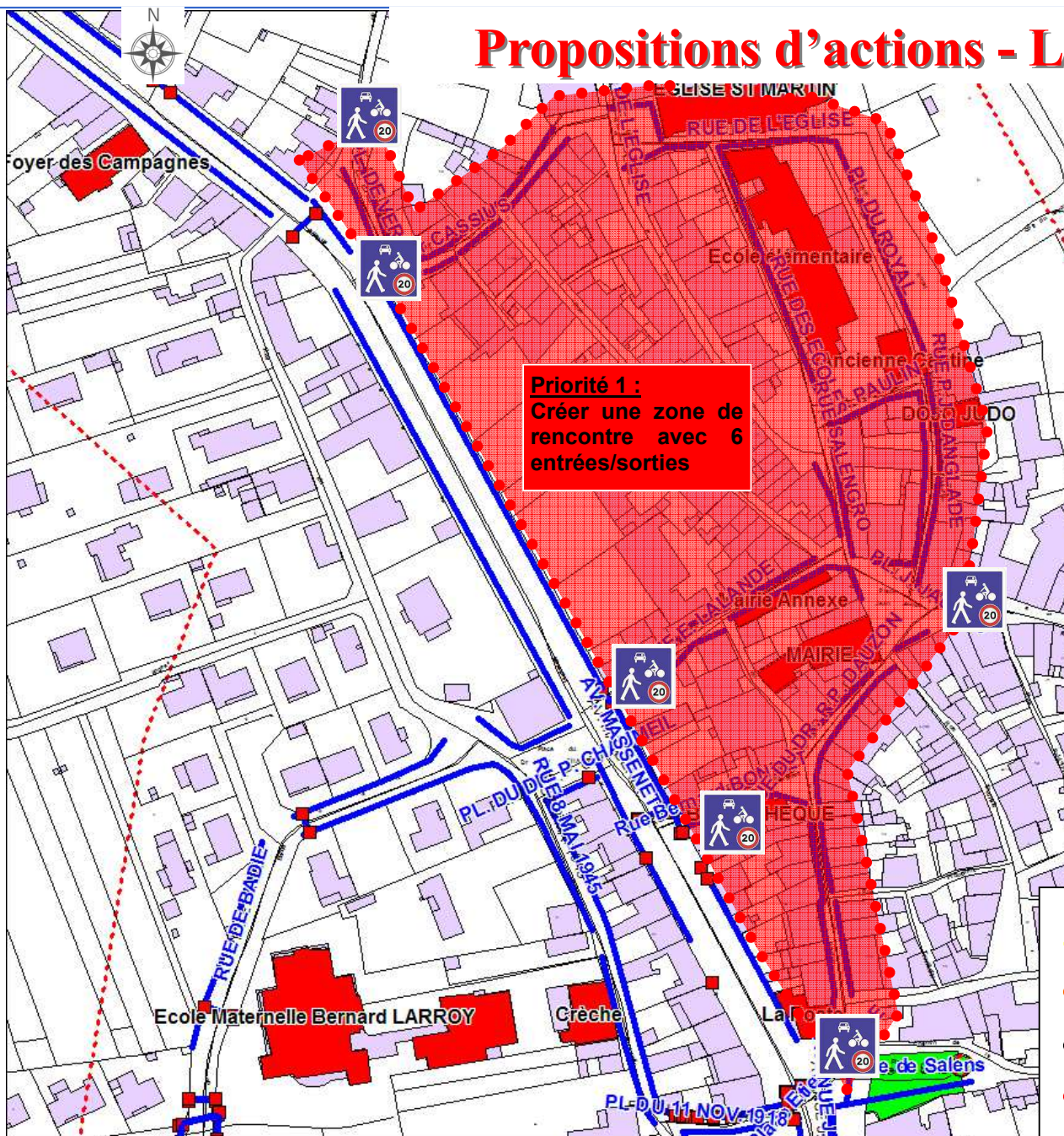
Dans le cadre de cette étude, une séance de sensibilisation a déjà eu lieu le 14 janvier 2010. D'autres seront programmées dans le futur. Les thèmes suivants seront abordés :

- Le stationnement sur trottoirs
- La gestion des poubelles
- L'entretien et la propreté des trottoirs

Une rubrique Accessibilité dans le Journal Communal

Une rubrique Accessibilité doit être rédigée régulièrement dans le Journal communal. Elle donnera des informations sur le suivi de notre Pave au fur et à mesure de sa mise en oeuvre. Elle se fera l'écho des informations susceptibles d'intéresser la population de notre village

Propositions d'actions - Le Bourg - priorité 1



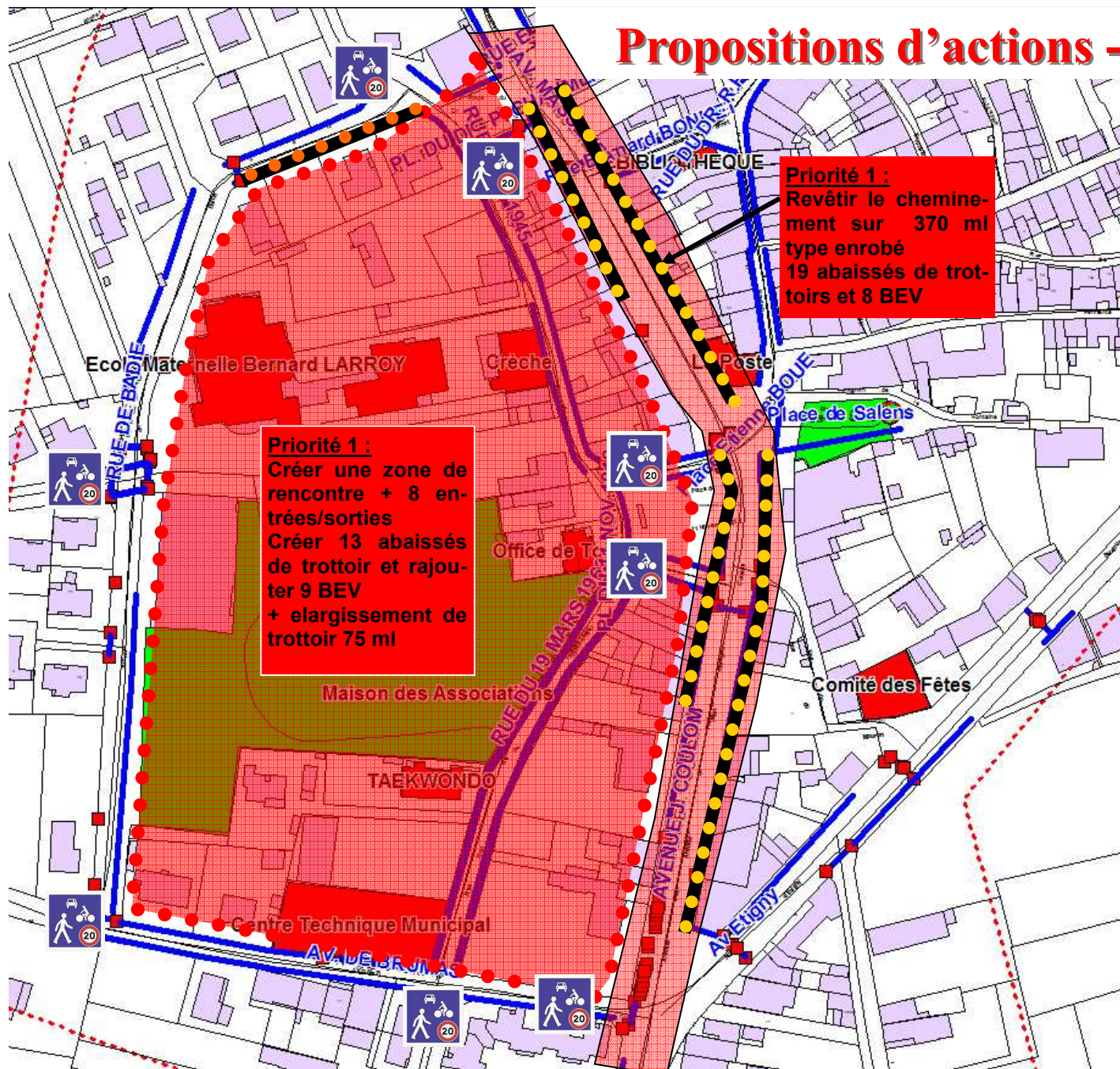
Priorités d'actions

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3 - long terme

Légende

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

Propositions d'actions - Le Bourg - priorité 1



Priorité 1 :
Revêtir le cheminement sur 370 ml type enrobé
19 abaissés de trottoirs et 8 BEV

Priorité 1 :
Créer une zone de rencontre + 8 entrées/sorties
Créer 13 abaissés de trottoir et rajouter 9 BEV
+ élargissement de trottoir 75 ml



Priorités d'actions

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3 - long terme

Légende

- Reprise du revêtement de trottoir
- Élargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

Propositions d'actions - Goulens - priorité 1



Priorité 1 :
Créer une zone de rencontre et un cheminement praticable jusqu'à l'église sur 50 ml



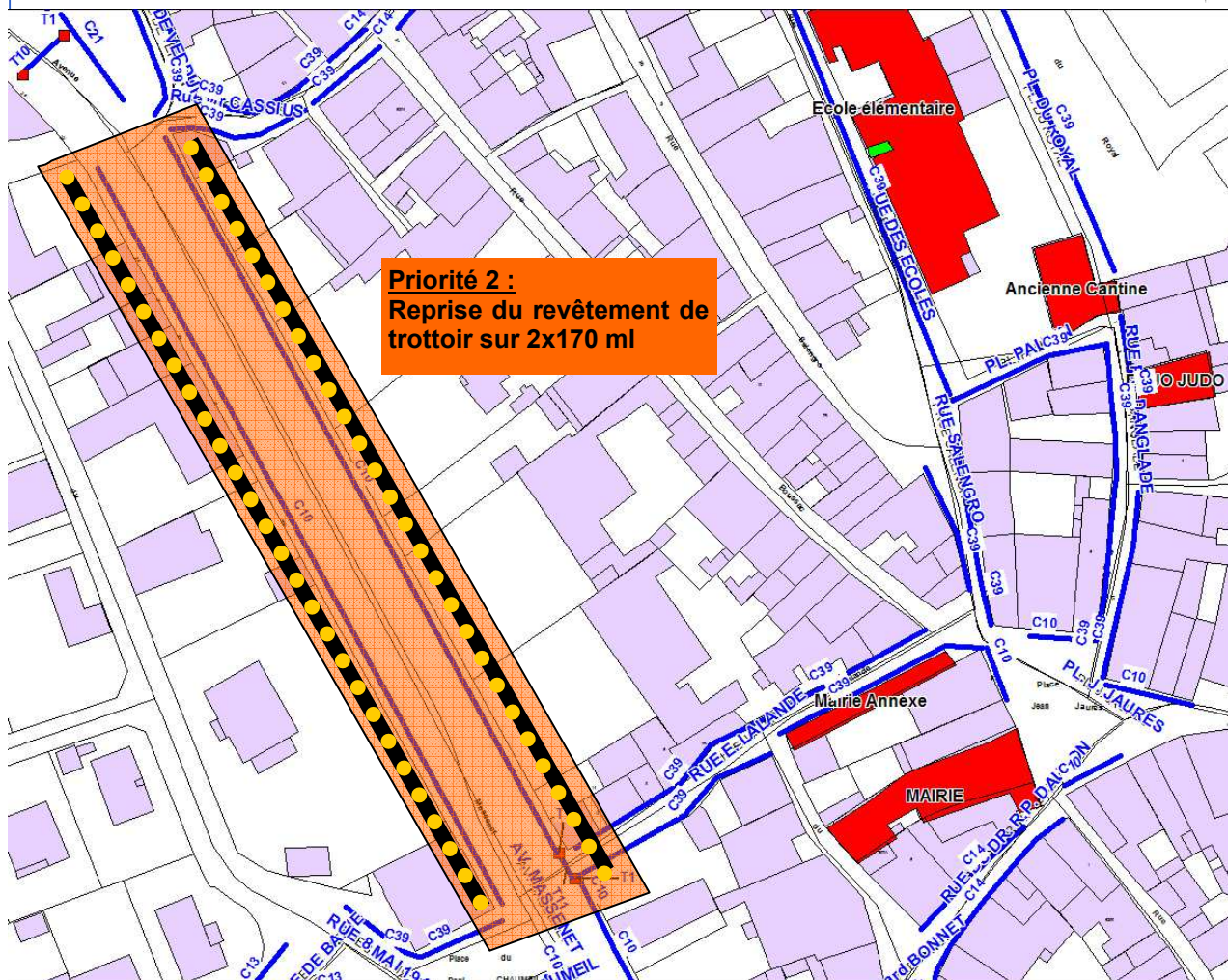
Goulens			
Aménagement	Longueur/ unité	Coût unitaire	Coût total TTC
Panneaux entrée/sortie Zone de rencontre	4	200 €	800 €
Créer un cheminement praticable type calcaire avec liant	50 ml	45 €	2 250 €
			3 050 €
Priorité 1			

Priorités d'actions




- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3- long terme

Légende





- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre



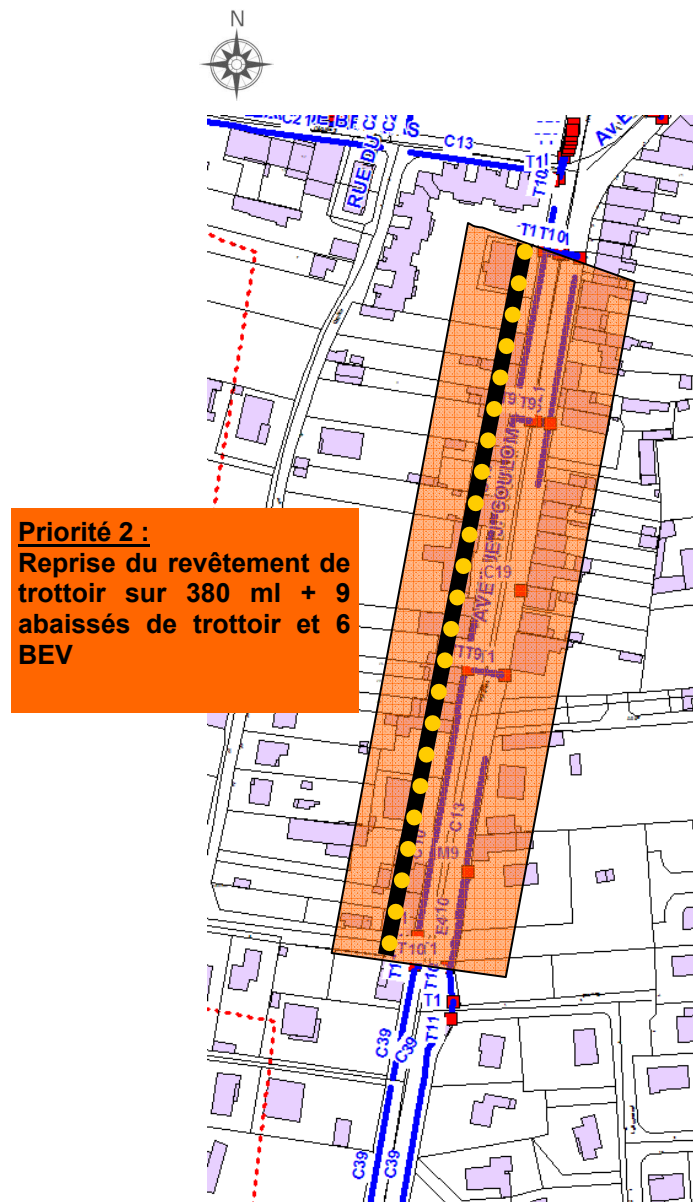
Priorités d'actions

-  1 - court terme
-  2 - moyen terme
-  3- long terme

Légende




-  Reprise du revêtement de trottoir
-  Elargissement de trottoir
-  Création de trottoir
-  Création zone de rencontre

Propositions d'actions - Coulom - priorité 2







Layrac			
Aménagement	Longueur/ unité	Coût unitaire	Coût total TTC
Abaissés de trottoir	7	1 000 €	7 000 €
BEV	6	200 €	1 200 €
Revêtement de trottoir type calcaire avec liant	300 ml	45 €	13 500 €
			21 700 €
Priorité 2			

Priorités d'actions

-  1 - court terme
-  2 - moyen terme
-  3- long terme

Légende

-  Reprise du revêtement de trottoir
-  Elargissement de trottoir
-  Création de trottoir
-  Création zone de rencontre





Secteur	Priorités	Totaux TTC
Bandes d'éveil et de vigilance	1	37 004 €
Total priorité 1		37 004 €
Av des Pyrénées	2	9 328 €
Av de Verdun	2	37 046 €
Total priorité 2		46 374 €
ABC et PP—zone A	3	70 235 €
ABC et PP—zone B	3	120 969 €
ABC et PP—zone C	3	92 181 €
Total priorité 3		283 385 €
Reste des agts—zone A	3	1 524 457 €
Reste des agts—zone B	3	2 008 331 €
Reste des agts—zone C	3	1 865 873 €
Total priorité 4		5 398 661
Total général LE PASSAGE		5 765 424 €

Proposition de programmation budgétaire du PAVE - LE PASSAGE

Mai 2013

La Mairie de LE PASSAGE propose de programmer ces actions d'aménagements sur 4 niveaux de priorités (1- court terme (en régie), 2- court terme , 3 - moyen terme, 4 - long terme).
Le PAVE fera l'objet d'une **révision annuelle** afin de vérifier le suivi du plan d'action (réalisation, programmation) à compter de 2014

Priorités d'actions

	1 - court terme (en régie)
	1 - court terme
	2 - moyen terme
	3- long terme

Le Plan d'actions



Suite aux diagnostics territoire et terrain, des itinéraires privilégiés peuvent être identifiés sur lesquels les actions doivent se porter en priorité :

1. **Parking de la mairie** : aménagement de la place réservée
2. **Parking de l'église** : aménagement du stationnement + place réservée aux personnes handicapées.
3. **Arrêt de bus** : mettre en place un banc et un appui ischiatiques.
4. **RD 15** : sécurisé le passage piétons existant.

La mise en accessibilité du village ne nécessite pas de travaux importants

Les projets en cours et futurs

Aménagement du parking en face de l'Eglise.

Sensibilisation et informations :

Dans le cadre de cette étude, une séance de sensibilisation a déjà eu lieu le 14 janvier 2010. D'autres seront programmées dans le futur. Les thèmes suivants seront abordés :

- Le stationnement sur trottoirs
- La gestion des poubelles
- L'entretien et la propreté des trottoirs

Une rubrique Accessibilité dans le Journal Communal

Une rubrique Accessibilité doit être rédigée régulièrement dans le Journal communale. Elle donnera des informations sur le suivi de notre Pave au fur et à mesure de sa mise en oeuvre. Elle se fera l'écho des informations susceptibles d'intéresser la population de notre village

Estimation : Secteur « Mairie »

1. **Création d'une place de stationnement réservée + panneau de signalisation = 5.000 euros**
2. **Remplacement d'une grille avaloir = 700 x2 = 1400 euros**
3. **Aménagement d'un passage piéton + panneau de signalisation = 2500**

Total = 9 600 euros

Estimation : Secteur « Eglise »

1. **Aménagement d'un air de stationnement pour 15 véhicules avec une place réservée pour des personnes handicapées = 25.000 euros**
2. **Panneau de signalisation = 300 euros**

Total = 25 300 euros

ENJEUX ET PRIORITÉS DU PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS DE LA COMMUNE DE MOIRAX

	Itinéraire 1a	Itinéraire 1b	Itinéraire 1c	Itinéraire 2
Départ / arrivée	École ⇄ centre bourg ⇄ bibliothèque	Nouveau parking derrière l'église ⇄ mairie/bibliothèque/chasse	Nouveau parking derrière l'église ⇄ centre bourg	Entrée nord⇄cabinet médical/cimetière⇄Pujos
Objet / Motivation du déplacement	<ul style="list-style-type: none">✕ déplacements des scolaires vers la bibliothèque (60 enfants 1/ semaine)✕ axe central pour les habitants (accès aux services : Poste, restaurant, église)✕ itinéraire circulé à pied ou en voiture (sauf l'espace proche du restaurant fermé aux voitures prochainement)✕ manifestations ponctuelles (mariages, fêtes, etc.)	<ul style="list-style-type: none">✕ Déplacements habitants (bibliothèque, élections, conseil municipal)✕ manifestations (mariages)	<ul style="list-style-type: none">✕ Déplacements habitants (église, poste, syndicat d'initiative, maison des jeunes, auberge...)+✕ déplacements personnes de passage (visites)	<ul style="list-style-type: none">✕ véhicules en transit interne ou externe à la commune (VL et PL) et transport scolaire (arrêt au lieu-dit Pujos)✕ piétons (pour les services, le cimetière et la liaison bourg-Pujos)✕ cyclistes dont enfants (pour la liaison bourg-Pujos)
Objectifs / Intérêt de l'intervention	✕ Objectif général : rendre accessibles la voirie et les espaces publics sur les quatre itinéraires			
	<ul style="list-style-type: none">✕ sécuriser les déplacements piétons et en particulier la traversée de la départementale✕ assurer la cohabitation des déplacements piétons et en automobile, la mixité des modes de déplacements, tout en privilégiant les piétons dans le coeur de bourg✕ favoriser le lien social✕ mettre en valeur l'espace public : améliorations esthétiques, valorisation du patrimoine architectural✕ accroître l'attractivité touristique du centre bourg	<ul style="list-style-type: none">✕ suppléer au déficit de stationnement devant la mairie✕ supprimer le stationnement anarchique le long de la RD268✕ réserver la place disponible devant la mairie en une ou deux places de stationnement réservées pour personnes handicapées	<ul style="list-style-type: none">✕ Permettre l'accessibilité du centre bourg aux PMR depuis le parking (pente de l'itinéraire actuel > 5%)✕ Augmenter la capacité de stationnement actuelle✕ suppléer au déficit de stationnement devant la mairie✕ supprimer le stationnement anarchique le long de la RD268✕ diminuer le stationnement dans le centre bourg	<ul style="list-style-type: none">✕ achever la liaison entre le lieu-dit Pujos et le centre-bourg✕ sécuriser les cheminements piétons et cyclistes✕ sécuriser le franchissement du carrefour RD268/VC4✕ séparer les espaces de déplacements✕ améliorer la qualité esthétique de l'entrée de bourg nord
Risques / Inconvénients	<ul style="list-style-type: none">✕ risque pour la bonne gestion de la cohabitation piétons/voitures✕ risque de comportement abusifs des riverains sur l'emprise publique (si l'espace est surtout dédié aux piétons)✕ risque d'impact négatif (incompréhensions) pour les habitants du centre-bourg (stationnement individuel pouvant être remis en cause)✕ vitesse des véhicules excessive et visibilité réduite (traversée RD268)	<ul style="list-style-type: none">✕ Itinéraire plus long pour les piétons (personnes qui se garaient devant la mairie)✕ traversée dangereuse de la RD268 pour les piétons	<ul style="list-style-type: none">✕ Convaincre la population du centre bourg de l'intérêt de se garer dans ce nouveau parking afin de libérer le centre bourg de la circulation VL	<ul style="list-style-type: none">✕ circulation de quads sur le cheminement piétons/cyclistes✕ peu de cohabitation véhicules-piétons si pas de séparation nette✕ limites possibles des aménagements en raison des disponibilités foncières (risque de coupure du cheminement)✕ pente du terrain naturel >5% du parking au cabinet médical ainsi que la rampe du cimetière✕ obligation de faire traverser la RD268 aux piétons dans une section sinueuse
Contraintes / Exigences	<ul style="list-style-type: none">✕ respect de la réglementation sur l'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics✕ signalétique « Personnes à mobilité réduite »✕ réflexion globale sur les bâtiments publics (emplacement, pour qui et pour quel usage, accessibilité) : salle des fêtes, maison des associations, maison des jeunes, maison des chasseurs)✕ nécessité d'avoir une unité paysagère et architecturale sur l'ensemble des itinéraires✕ prise en compte des exigences de l'architecte des bâtiments de France pour les aménagements✕ prise en compte des exigences des gestionnaires de réseaux : Conseil Général (RD268), Communauté de Commune(VC), concessionnaires (syndicat d'électricité, eau potable et assainissement)✕ prise en compte des contraintes de sécurité et défense incendie (gendarmerie, pompiers)			
Interdépendances	<ul style="list-style-type: none">✕ projet de parking de l'église (et accès à ce parking via la RD268) ; réglementer et conserver le stationnement place de l'église pour les riverains ?✕ Aménagement du stationnement à l'entrée sud du bourg, rue de l'école, en cohérence avec le cheminement piéton des scolaires✕ amélioration du cheminement entre le parking du stade et le centre bourg✕ aménagement corollaire des axes de moindre importance au coeur du bourg✕ aménagement d'un cheminement PMR via le nouveau parking (pour éviter portion de rue en pente) ?✕ aménagement de la traversée de la RD268 au niveau de la mairie et de la bibliothèque (problèmes de visibilité et de sécurité)✕ ou réfléchir à l'emplacement de la bibliothèque à un endroit plus accessible et plus sûr ?✕ réflexion qualitative sur les entrées du coeur de bourg	<ul style="list-style-type: none">✕ Projet de parking derrière l'église✕ aménagement d'un cheminement PMR depuis le parking et empruntant la rue de la vierge✕ sécurisation de la traversée de la RD268	<ul style="list-style-type: none">✕ Réalisation du parking✕ réorganisation de la circulation des VL dans le centre bourg✕ réglementation du stationnement dans le centre bourg et sur la place de l'église✕ Mise en accessibilité pour les PMR des cheminements dans le centre bourg ainsi que des accès à tout les établissements publics (poste, syndicat d'initiative, maison des jeunes, ancienne salle des fêtes...) et privés recevant du public (restaurant, habitalis...)	<ul style="list-style-type: none">✕ projet de parking en face du cimetière✕ sécuriser le carrefour entre la RD268 et la VC4✕ projet de liaison avec d'autres itinéraires cyclables (notamment le long du canal vers la CAA)
	<ul style="list-style-type: none">✕ Prise en compte des orientations du plan local d'urbanisme en cours de révision et inversement, prise en compte du plan d'accessibilité dans le PLU (emplacements réservés)✕ Prise en compte des projets des gestionnaires de réseaux (Conseil Général, Communauté de communes pour la voirie, autres concessionnaires, etc. Exemples : réfection de la chaussée, enfouissement des réseaux électriques)			
Impact quantitatif	<u>Personnes concernées</u> : scolaires (120 enfants), habitants de la commune (accès aux services, activités culturelles), touristes et visiteurs <u>Degré d'impact quantitatif</u> : +++	<ul style="list-style-type: none">✕ <u>Personnes concernées</u> : habitants de la commune, touristes et visiteurs, activités culturelles, réunions du conseil municipal✕ <u>Degré d'impact quantitatif</u> : +++	<ul style="list-style-type: none">✕ <u>Personnes concernées</u> : habitants de la commune, touristes et visiteurs, activités culturelles, réunions du conseil municipal✕ <u>Degré d'impact quantitatif</u> : +++	<ul style="list-style-type: none">✕ <u>Personnes concernées</u> : véhicules en transit (1000/j dans les deux sens, dont 22PL), car scolaire (2 par jour), habitants soit une quarantaine de familles (pour cimetière et cabinet médical ; habitants de Pujos), cyclistes✕ <u>Degré d'impact quantitatif</u> : ++
Impact qualitatif	Déplacements piétons sécurisés, qualité esthétique des aménagements et mise en valeur du patrimoine, meilleure qualité de vie, attractivité touristique, meilleure qualité d'usage générale <u>Degré d'impact qualitatif</u> : +++	<ul style="list-style-type: none">✕ Stationnement organisé et sécurisé✕ impact sur la qualité architecturale et paysagère, meilleure unité d'ensemble✕ <u>Degré d'impact qualitatif</u> : +++	<ul style="list-style-type: none">✕ Stationnement organisé et sécurisé✕ sécurité pour les piétons✕ impact sur la qualité architecturale et paysagère, meilleure unité d'ensemble✕ <u>Degré d'impact qualitatif</u> : +++	<ul style="list-style-type: none">✕ sécurité pour les piétons et cyclistes mais ne résout pas le problème d'accessibilité pour les PMR (pente >5%)✕ impact sur la qualité paysagère de l'entrée de bourg✕ <u>Degré d'impact qualitatif</u> : +
Coût/investissement	Investissements importants pour les études, les travaux (qualité de la conception et des matériaux) <u>Degré d'impact financier</u> : +++	Investissement raisonnable pour les études et les travaux (en fonction de l'aménagement et des matériaux choisis) <u>Degré d'impact financier</u> : +++	Investissement important pour les études et les travaux (qualité de la conception et des matériaux)) <u>Degré d'impact financier</u> : +++	Investissement raisonnable pour les études et les travaux ✕ <u>Degré d'impact financier</u> : +
Coût/fonctionnement	<u>Degré d'impact financier</u> : + (sauf si très végétalisé)	<u>Degré d'impact financier</u> : + (sauf si très végétalisé)	<u>Degré d'impact financier</u> : + (sauf si très végétalisé)	<u>Degré d'impact financier</u> : ++ (sauf si très végétalisé)
Délais	<u>Délais globaux (programmation, conception, réalisation)</u> : +++	<u>Délais globaux (programmation, conception, réalisation)</u> : ++	<u>Délais globaux (programmation, conception, réalisation)</u> : ++	<u>Délais globaux (programmation, conception, réalisation)</u> : +




ENJEUX ET PRIORITÉS DU PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS DE LA COMMUNE DE MOIRAX				
	Itinéraire 3	Itinéraire 4		
Départ / arrivée	Salle des fêtes ⇄ entrée sud du bourg	« Rodeau », de l'entrée de bourg à la sortie de bourg		
Objet / Motivation du déplacement	<ul style="list-style-type: none"> * praticiens de sports et loisirs et cyclistes * véhicules en transit interne ou externe (VL et PL) et transport scolaire * piétons (scolaires, habitants actuels et futurs au sud – cf. projets d'urbanisation) * club du troisième âge 	<ul style="list-style-type: none"> * transit (VL et PL) interne à la commune ou externe * transport scolaire * circuit peu emprunté par les piétons (riverains) 		
Objectifs / Intérêt de l'intervention	* Objectif général : rendre accessibles la voirie et les espaces publics sur les quatre itinéraires			
	<ul style="list-style-type: none"> * sécuriser les cheminements piétons et cyclistes * sécuriser la traversée du carrefour RD268/VC5 * permettre l'accessibilité aux PMR en modifiant la pente de la rampe du chemin d'accès au stade * séparer les espaces de déplacements * relier le bourg avec les espaces de loisirs et les zones urbanisées actuelles et futures * rendre accessible l'arrêt de bus * apporter une image qualitative et « verte » * favoriser l'attractivité touristique 	<ul style="list-style-type: none"> * privilégier l'espace pour les véhicules * ralentir les déplacements des véhicules, réduire la vitesse * permettre aux piétons riverains la traversée de la RD268 aux points stratégiques (déplacements perpendiculaires à la voie plutôt qu'en parallèle. * améliorer le stationnement au droit de la mairie pour les PMR et permettre le stationnement des habitants 		
Risques / Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> * peu de cohabitation véhicules-piétons si pas de séparation nette * mixité à envisager piétons/cyclistes avec risques de conflits d'usage * limites possibles des aménagements en raison de la configuration du site * remise en cause possible des aménagements existants 	<ul style="list-style-type: none"> * accentuation des nuisances sonores * déplacements de réseaux possibles * abattage d'arbres possible * risque de perte d'identité et de qualité environnementale 		
Contraintes / Exigences	<ul style="list-style-type: none"> * respect de la réglementation sur l'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics * signalétique « Personnes à mobilité réduite » * réflexion globale sur les bâtiments publics (emplacement, pour qui et pour quel usage, accessibilité) : salle des fêtes, maison des associations, maison des jeunes, maison des chasseurs) * nécessité d'avoir une unité paysagère et architecturale sur l'ensemble des itinéraires * prise en compte des exigences de l'architecte des bâtiments de France pour les aménagements * prise en compte des exigences des gestionnaires de réseaux : Conseil Général (RD268), Communauté de Commune(VC), concessionnaires (syndicat d'électricité, eau potable et assainissement) * prise en compte des contraintes de sécurité et défense incendie (gendarmerie, pompiers) 			
Interdépendances	<ul style="list-style-type: none"> * projet de stationnement à l'entrée sud * projet de salle des fêtes en cours * urbanisation future (zones AU au sud) 	<ul style="list-style-type: none"> * Aménagement du stationnement devant la mairie et pour les habitants le long de la RD268 * réflexion sur entrées de bourg nord et sud (avec traitement qualitatif) 		
	<ul style="list-style-type: none"> * Prise en compte des orientations du plan local d'urbanisme en cours de révision et inversement, prise en compte du plan d'accessibilité dans le PLU (emplacements réservés) * Prise en compte des projets des gestionnaires de réseaux (Conseil Général, Communauté de communes pour la voirie, autres concessionnaires, etc. Exemples : réfection de la chaussée, enfouissement des réseaux électriques) 			
Impact quantitatif	<ul style="list-style-type: none"> * <u>Personnes concernées</u> : véhicules en transit (1000/j dans les deux sens, dont 22PL), car scolaire (2 par jour), scolaires, habitants (le long de la RD et futures zones), touristes, visiteurs, randonneurs (pédestres, cyclistes, équestres) * <u>Degré d'impact quantitatif</u> : +++ 	<ul style="list-style-type: none"> * <u>Personnes concernées</u> : véhicules en transit (1000/j dans les deux sens, dont 22PL), quelques riverains (15aine), car scolaire (2 par jour) * <u>Degré d'impact quantitatif</u> : ++ 		
Impact qualitatif	<ul style="list-style-type: none"> * sécurité pour les piétons et cyclistes * impact sur la qualité paysagère * <u>Degré d'impact qualitatif</u> : ++ 	<ul style="list-style-type: none"> * ralentissement des véhicules et meilleure sécurité * impact sur la qualité architecturale et paysagère, meilleure unité d'ensemble * <u>Degré d'impact qualitatif</u> : ++ 		
Coût/investissement	Investissement important pour les études et les travaux (paysager, cyclable, mise aux normes accessibilité, etc.) <u>Degré d'impact financier</u> : ++	Investissement raisonnable pour les études et les travaux <u>Degré d'impact financier</u> : +		
Coût/fonctionnement	<u>Degré d'impact financier</u> : +++ (sauf si très végétalisé)	<u>Degré d'impact financier</u> : ++ (sauf si très végétalisé)		
Délais	<u>Délais globaux (programmation, conception, réalisation)</u> : ++	<u>Délais globaux (programmation, conception, réalisation)</u> : ++		

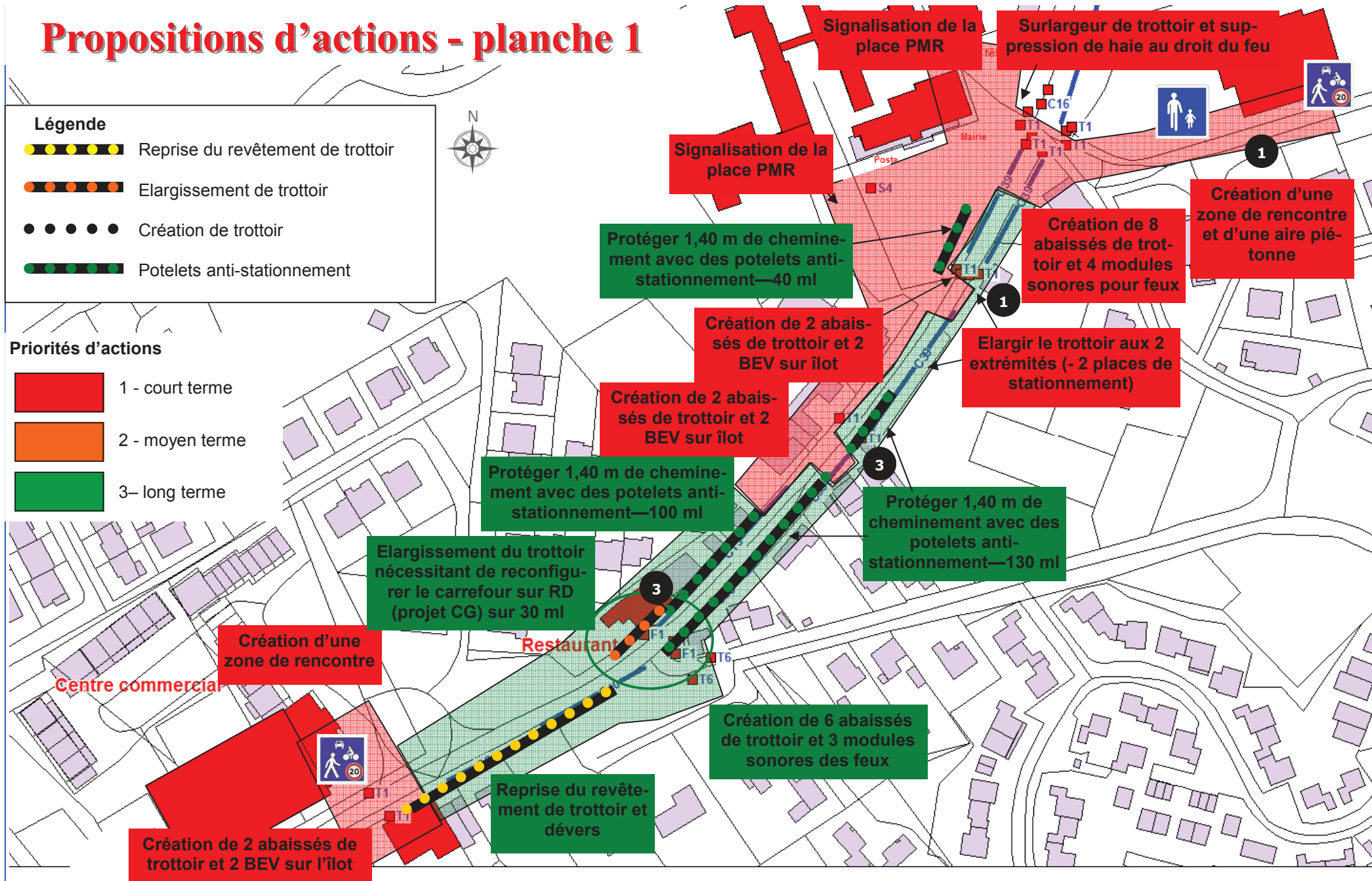
Propositions d'actions - planche 1

Légende

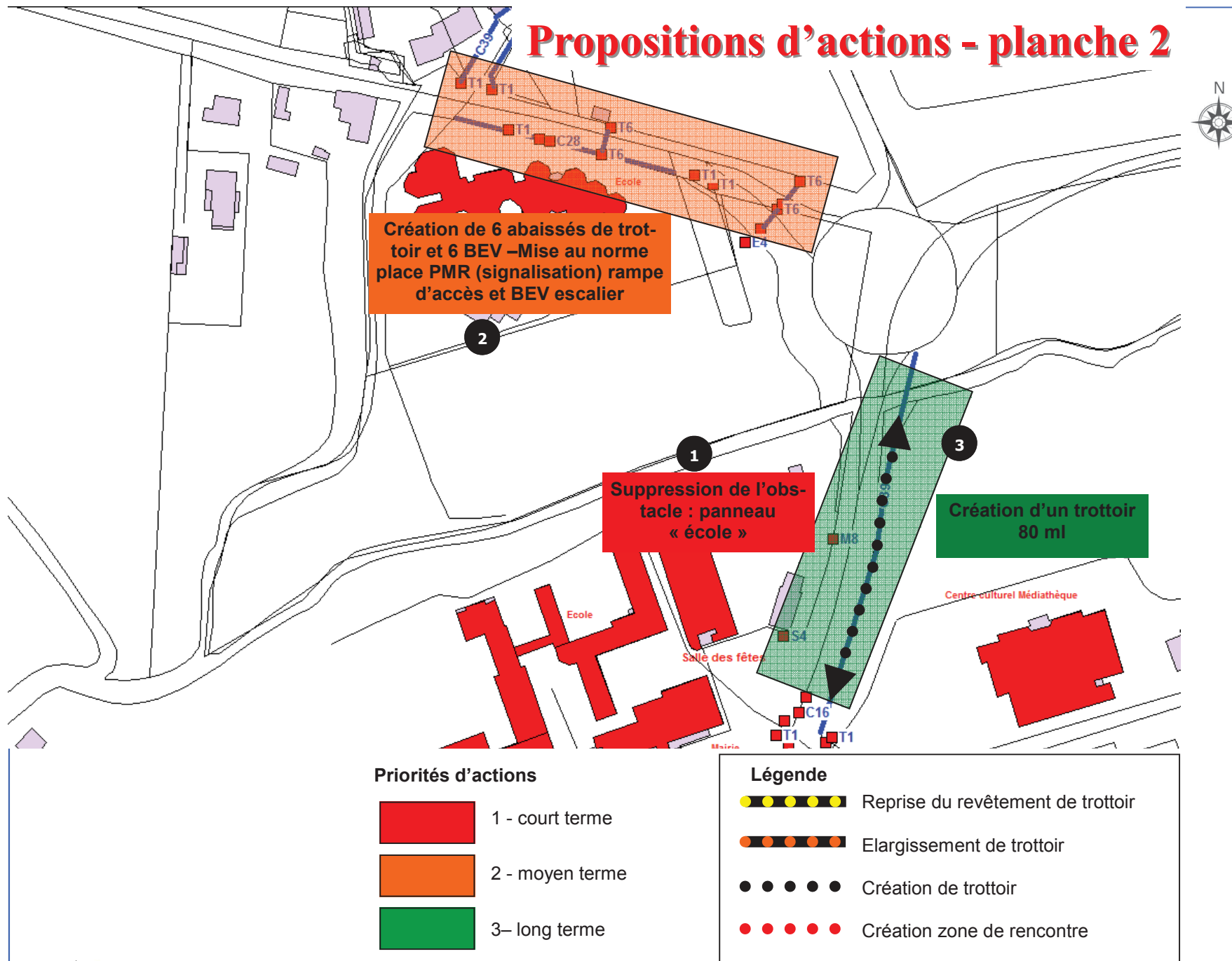
-  Reprise du revêtement de trottoir
-  Elargissement de trottoir
-  Création de trottoir
-  Potelets anti-stationnement

Priorités d'actions

-  1 - court terme
-  2 - moyen terme
-  3 - long terme



Propositions d'actions - planche 2



Le programme prévisionnel de travaux

3 priorités sont définies, en fonction de la proximité des services publics et des commerces. Les travaux concernent tous les éléments répertoriés « difficilement ou non accessibles » dans ce document (rouge, noir et obstacles).

Certains aménagements seront intégrés à des projets de réhabilitation plus larges (aménagement de quartier, assainissement, enfouissement de réseaux, réfection de voie, etc.), et sont donc susceptibles d'être programmés hors des plages indiquées. Dans le cas où l'aménagement ne serait pas compatible avec les « conditions technico-économiques du moment » (pente naturelle par exemple), un itinéraire de substitution serait proposé.

Priorité 1

Mise en accessibilité complète dans un rayon de 250 m autour de la Mairie ou centre Bourg

Réalisation avant fin 2015 (noir)

Priorité 2

Mise en accessibilité de la route du Stade

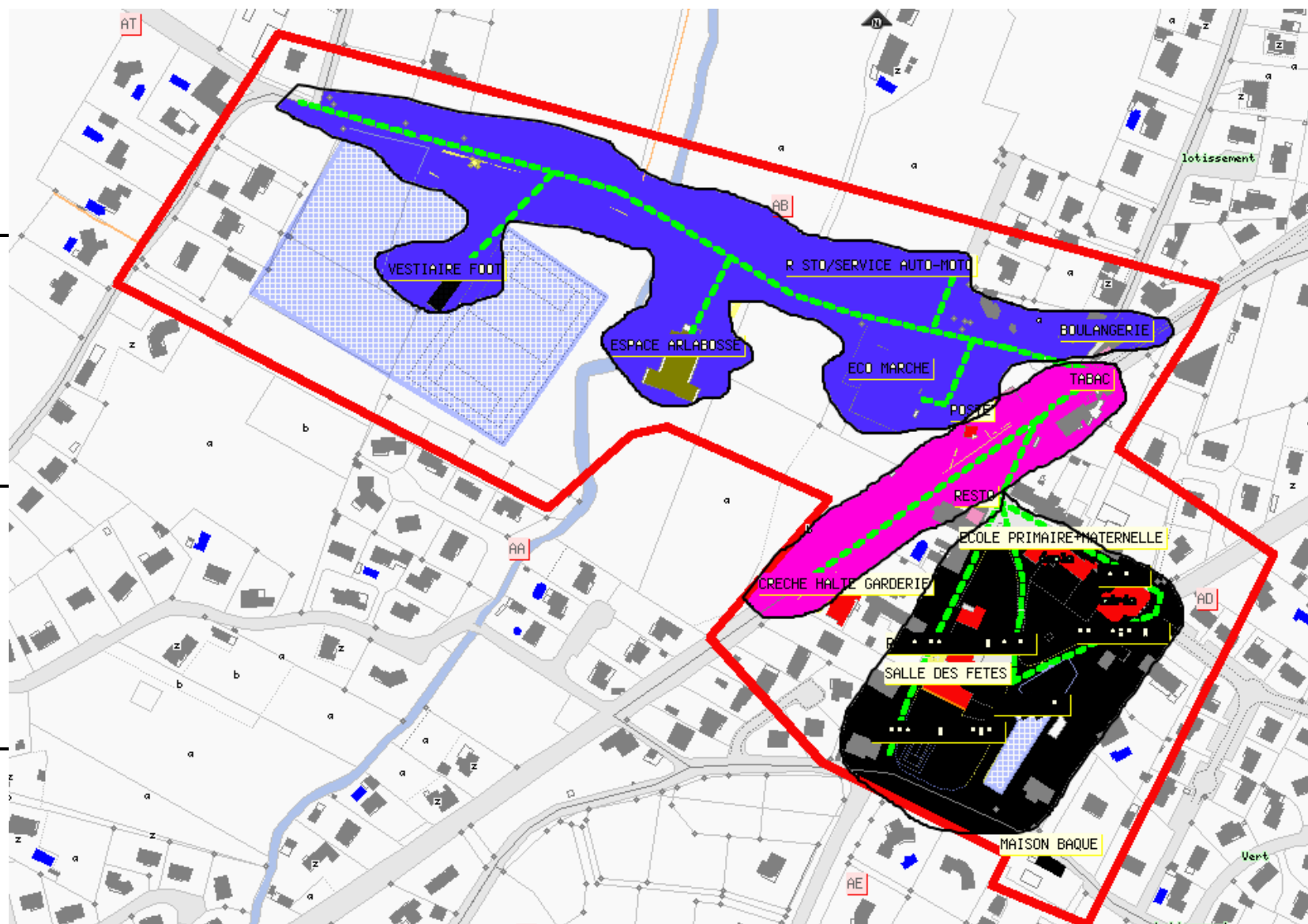
Réalisation avant fin 2020 (bleu)

Priorité 3

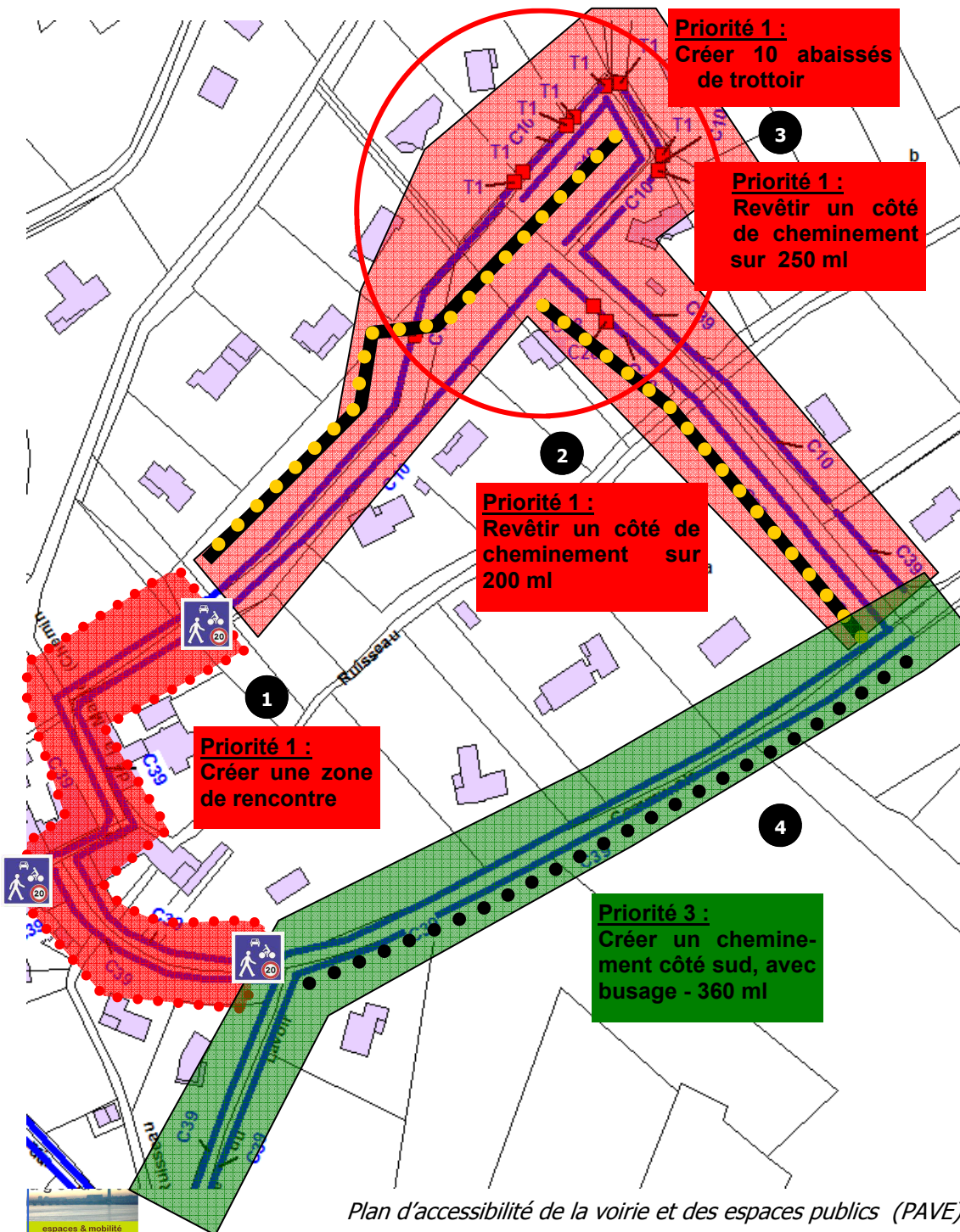
Mise en accessibilité de la RD 656

Réalisation avant fin 2020 (rose)

Révision du Plan de mise en accessibilité
Réalisation avant fin 2022



Propositions d'actions - planche 1



Légende





- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

Priorités d'actions




- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3- long terme

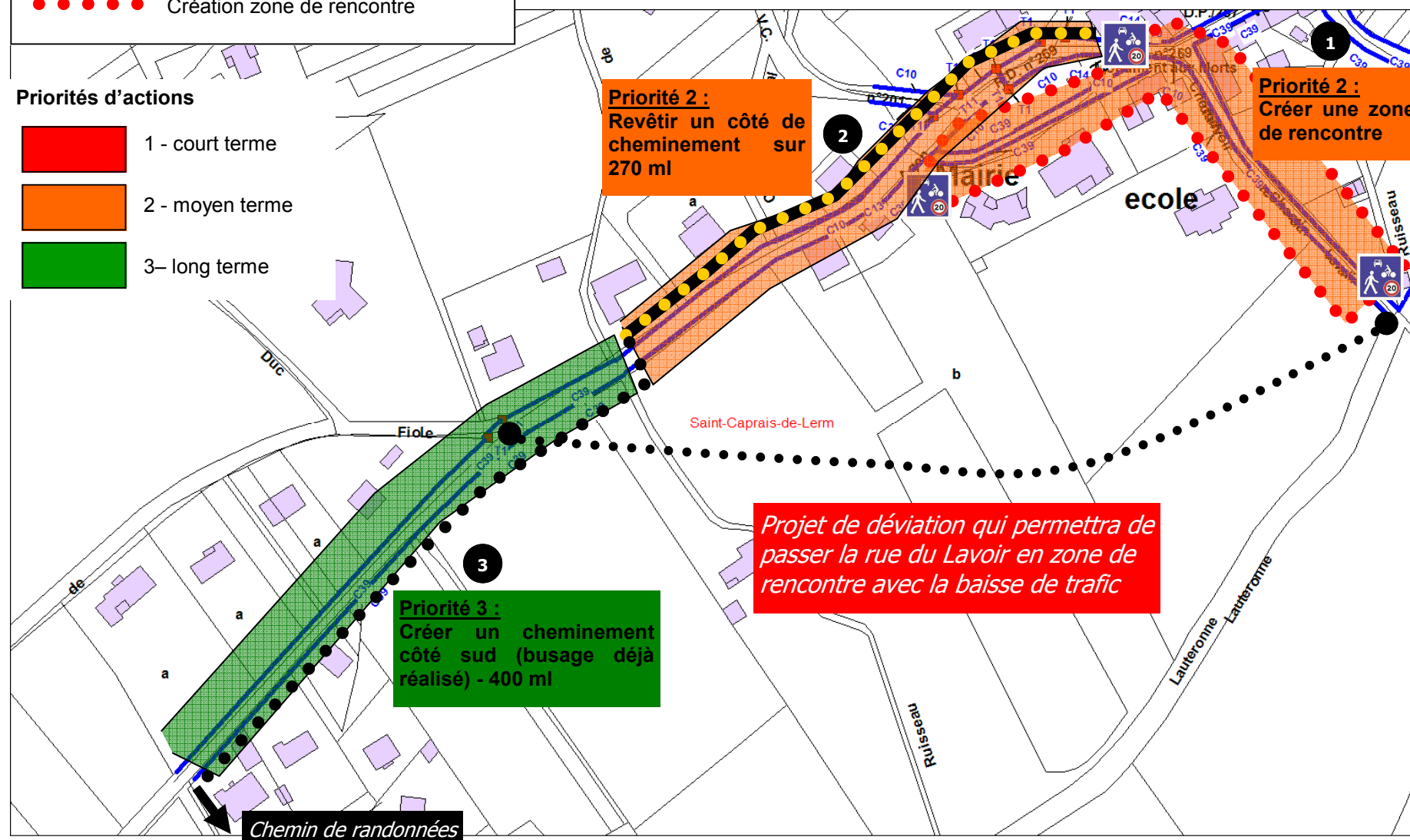
Propositions d'actions - planche 2

Légende

-  Reprise du revêtement de trottoir
-  Elargissement de trottoir
-  Création de trottoir
-  Création zone de rencontre

Priorités d'actions

-  1 - court terme
-  2 - moyen terme
-  3 - long terme



Le programme prévisionnel de travaux

5 priorités sont définies, en fonction de la proximité des services publics et des commerces. Les travaux concernent tous les éléments répertoriés « difficilement ou non accessibles » dans ce document (rouge, noir et obstacles).

Certains aménagements seront intégrés à des projets de réhabilitation plus larges (aménagement de quartier, assainissement, enfouissement de réseaux, réfection de voie, etc.), et sont donc susceptibles d'être programmés hors des plages indiquées. Dans le cas où l'aménagement ne serait pas compatible avec les « conditions technico-économiques du moment » (pente naturelle par exemple), un itinéraire de substitution serait proposé.

Priorité 1

Mise en accessibilité complète dans un rayon de 250 m autour de la Mairie ou centre Bourg

Réalisation avant fin 2015 (rouge)

Priorité 2

Mise en accessibilité dans un rayon de 500 m

Réalisation avant fin 2020 (jaune)

Priorité 3

Mise en accessibilité dans un rayon de 150 m autour du port de plaisance

Réalisation avant fin 2020 (rose)

Priorité 4

Mise en accessibilité dans un rayon de 100 m autour de l'église de Goulard

Réalisation avant fin 2020 (vert)

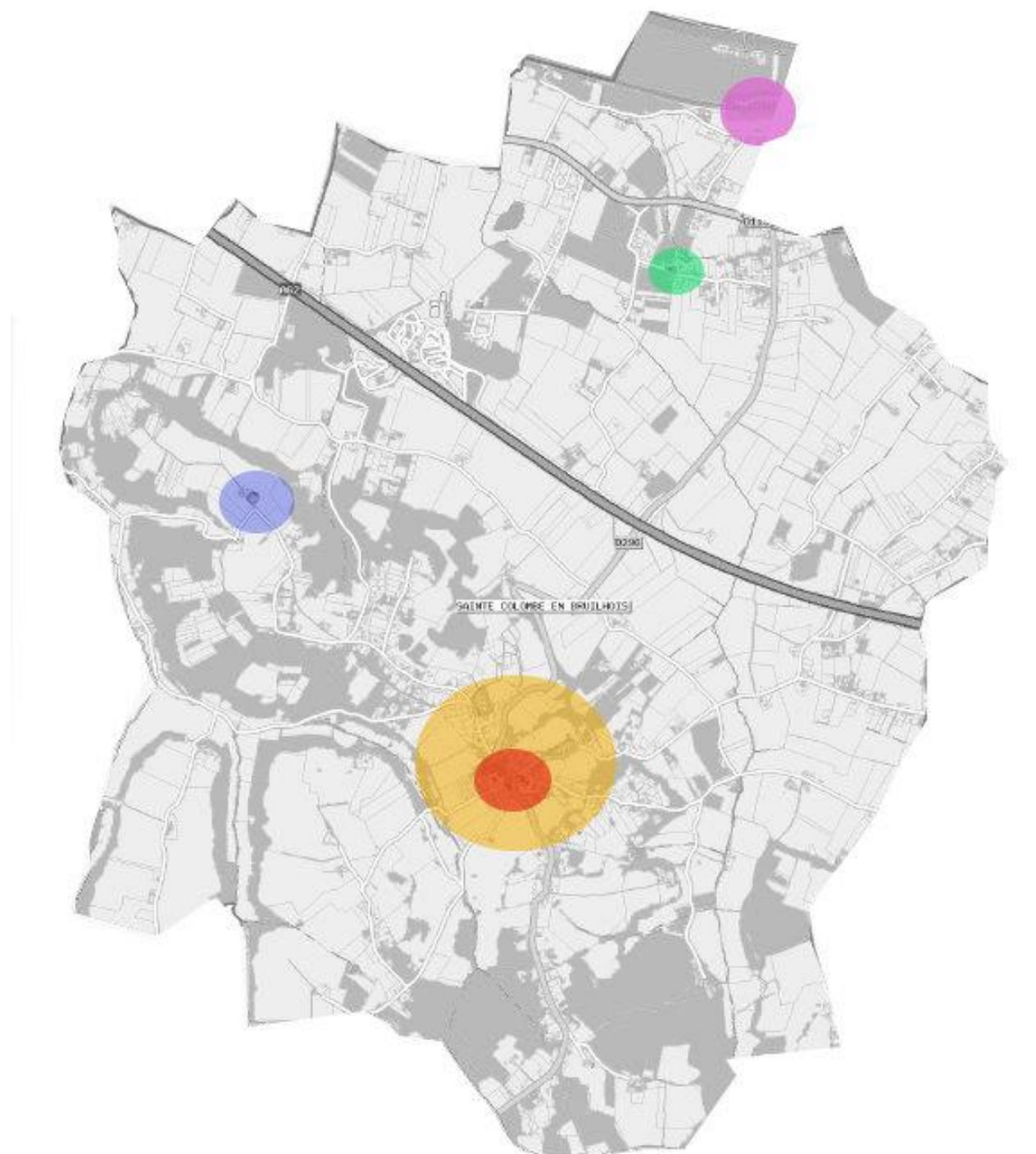
Priorité 5

Mise en accessibilité dans un rayon de 100 m autour de l'église de Mourrens

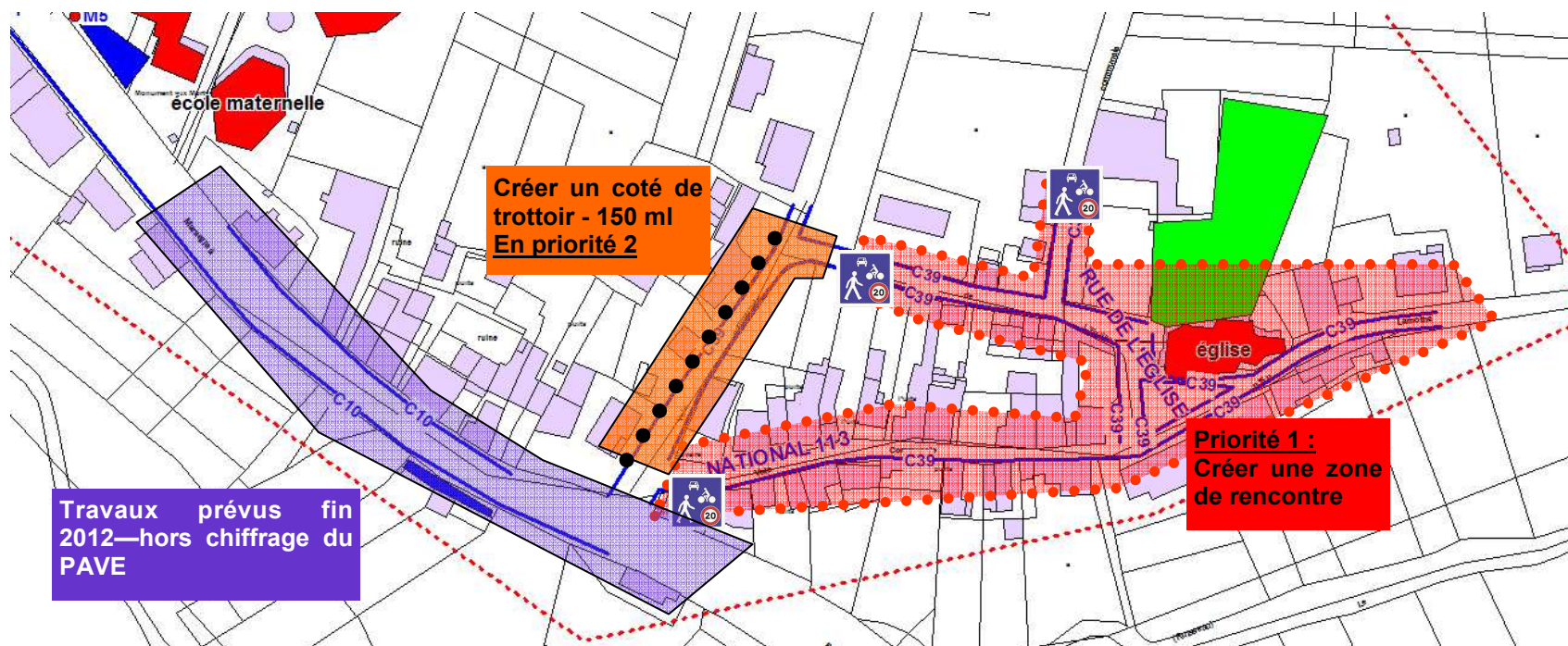
Réalisation avant fin 2020

Révision du Plan de mise en accessibilité





Réalisation avant fin 2022






Propositions d'actions - Bourg - planche 1



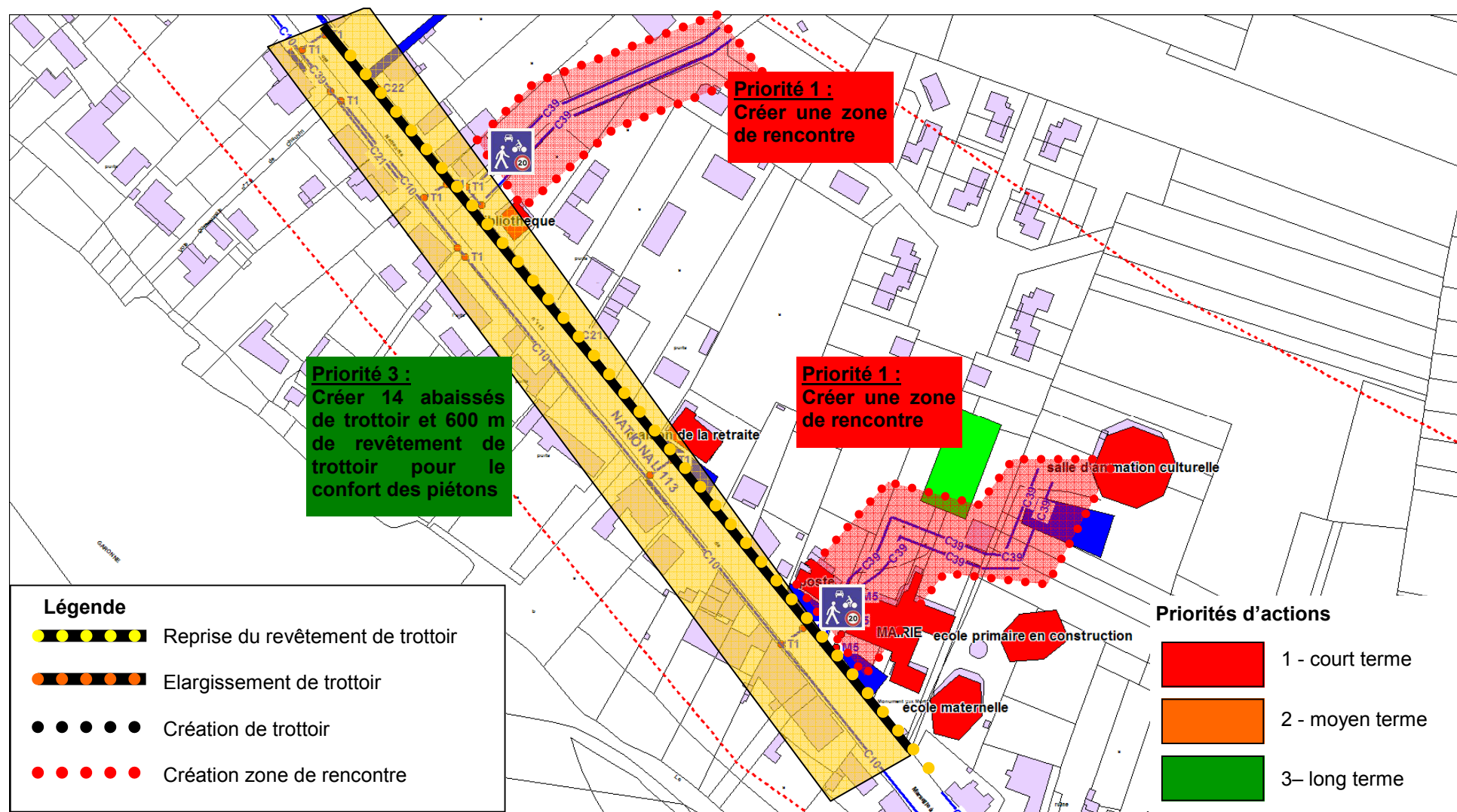
Légende

-  Reprise du revêtement de trottoir
-  Elargissement de trottoir
-  Création de trottoir
-  Création zone de rencontre

Priorités d'actions

-  1 - court terme
-  2 - moyen terme
-  3— long terme

Propositions d'actions - Bourg - planche 2



Propositions d'actions - Bourg - planche 3



Priorités d'actions

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3 - long terme

Priorité 2 :
Revoir le revêtement de trottoir sur 700 ml et créer 4 abaissés de trottoir

St Hilaire de Lusignan—pl 3

Aménagement	Longueur/ unité	Coût uni- taire	Coût total TTC
Revêtement de trottoir	700	85 €	59 500 €
Abaissé de trottoir complet	4	1 000 €	4 000 €
			63 500 €
Priorité 2			



Abaissé de trottoir à créer



Revêtement de trottoir à reprendre sur 700 ml au total

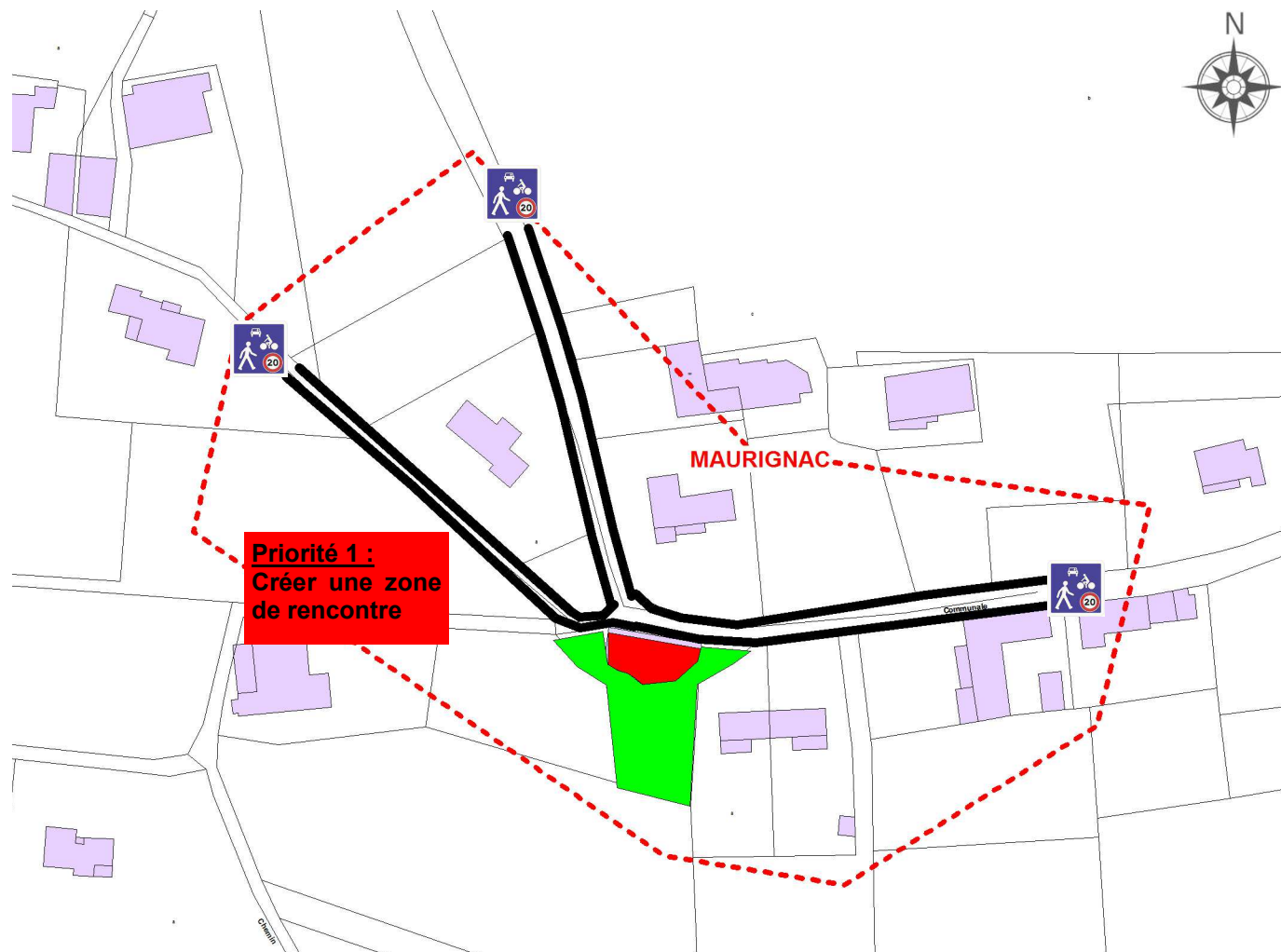
Propositions d'actions - Maurignac



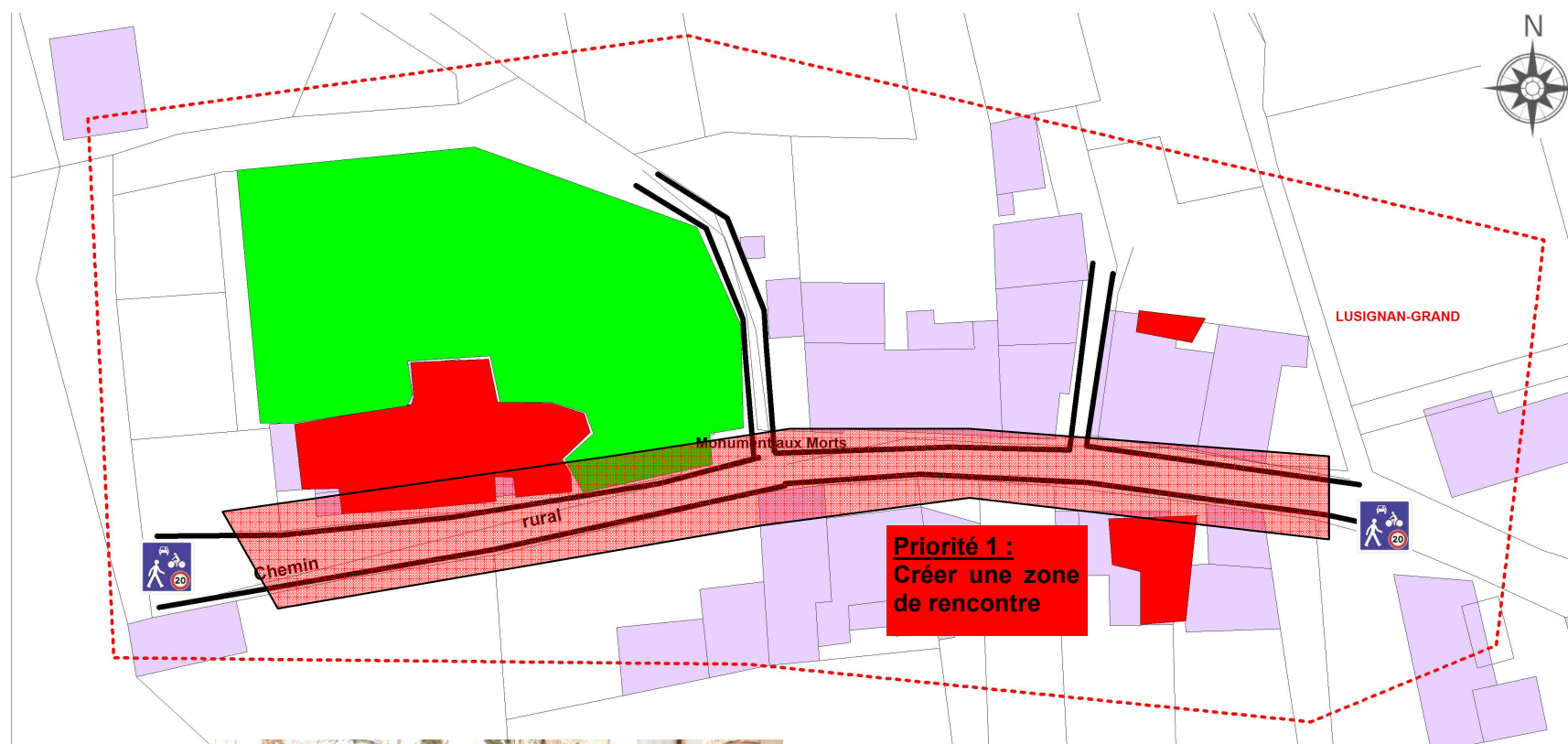
St Hilaire de Lusignan—Maurignac			
Aménagement	Longueur/ unité	Coût uni- taire	Coût total TTC
6 panneaux entrée/sortie zone de rencontre	6	200 €	1 200 €
			1 200 €
Priorité 1			

Priorités d'actions

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3— long terme



Propositions d'actions - Lusignan Grand



St Hilaire de Lusignan—Lusignan Grand

Aménagement	Longueur/ unité	Coût uni- taire	Coût total TTC
6 panneaux entrée/sortie zone de rencontre	4	200 €	800 €
			800 €
Priorité 1			

Priorités d'actions

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3— long terme

Propositions d'actions - Cardounet

St Hilaire de Lusignan—Cardounet

Aménagement	Longueur/ unité	Coût uni- taire	Coût total TTC
6 panneaux entrée/sortie zone de rencontre	6	200 €	1 200 €

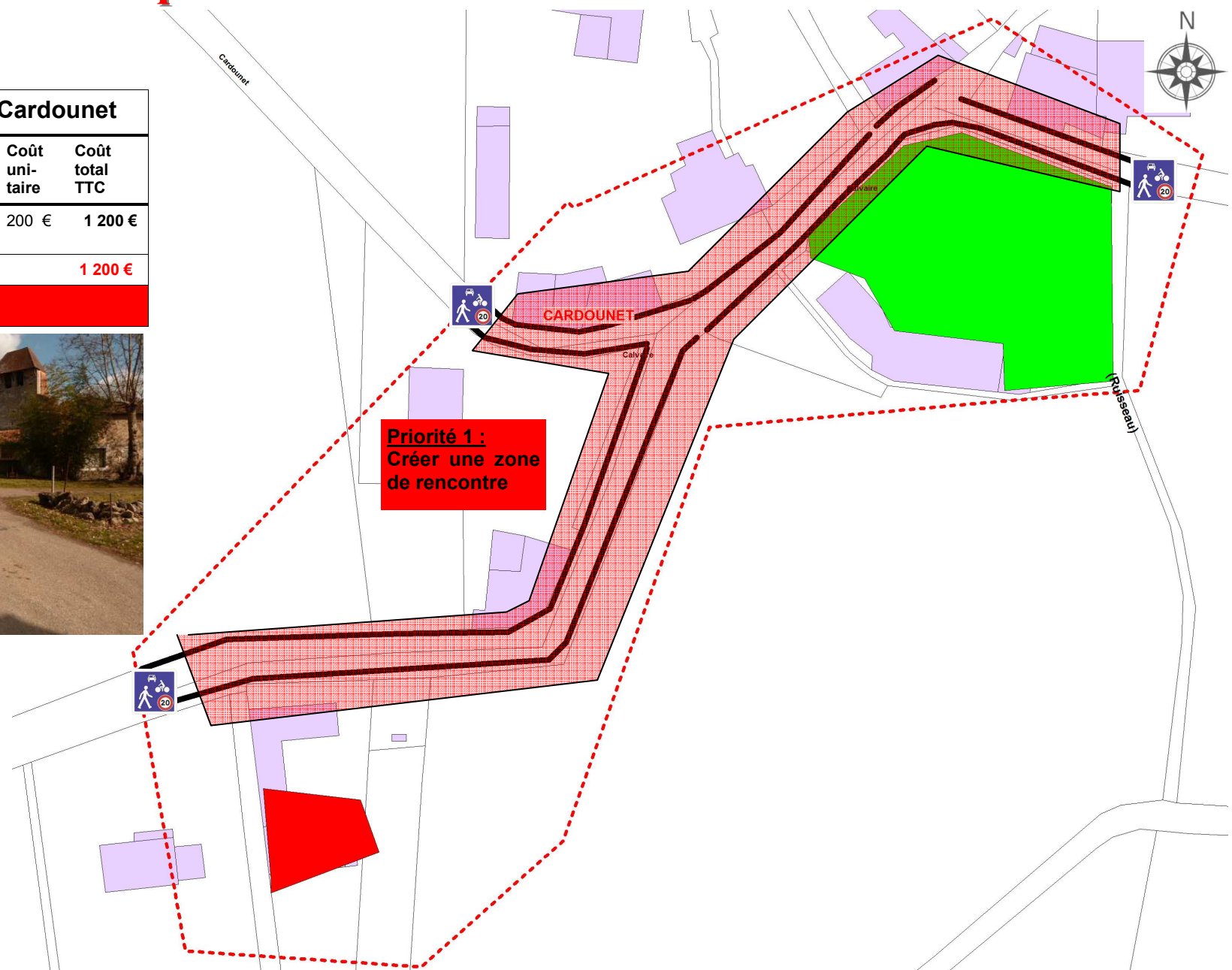
1 200 €

Priorité 1



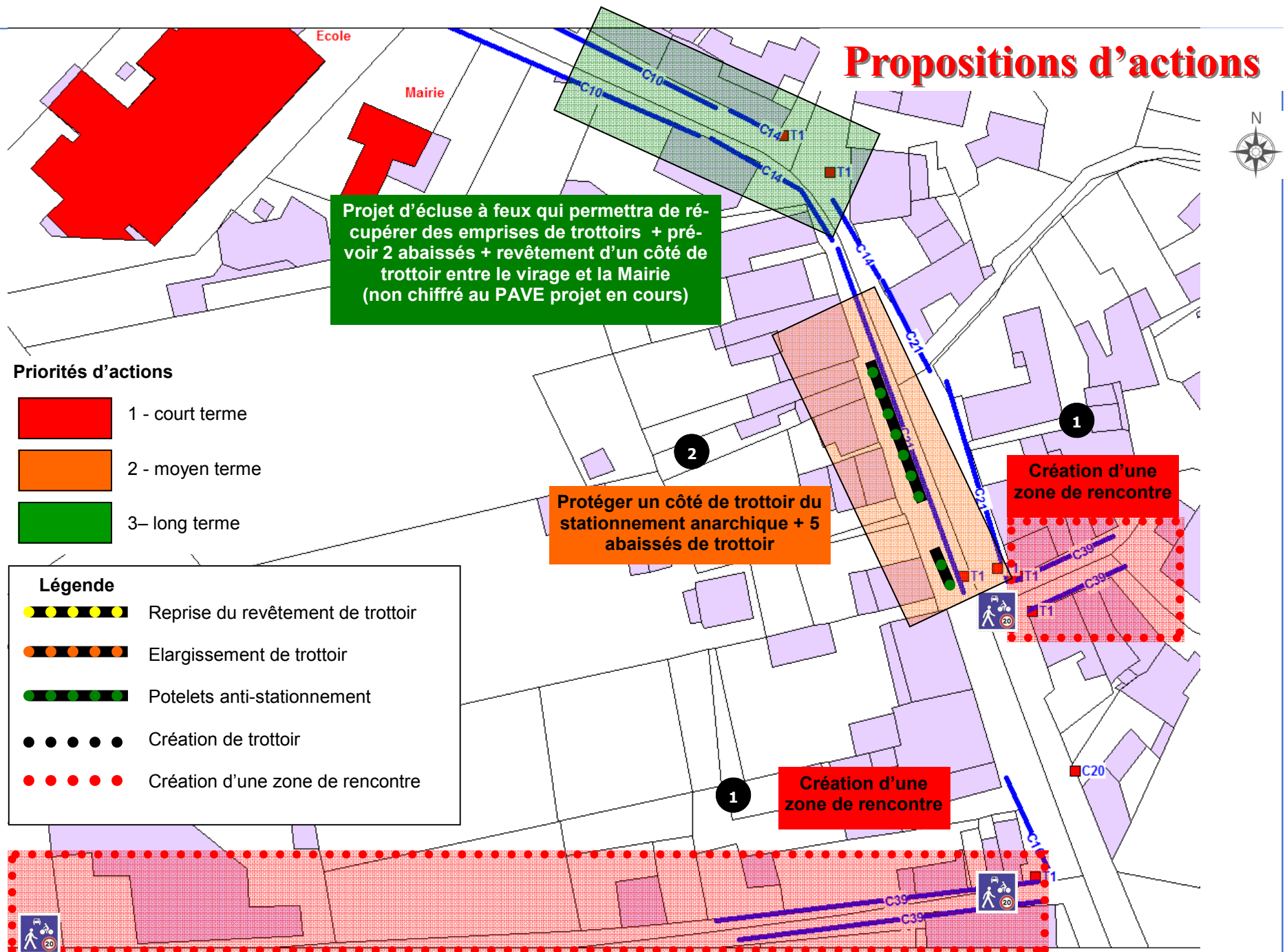
Priorités d'actions

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3 - long terme







Priorité 1 :
Créer une zone
de rencontre

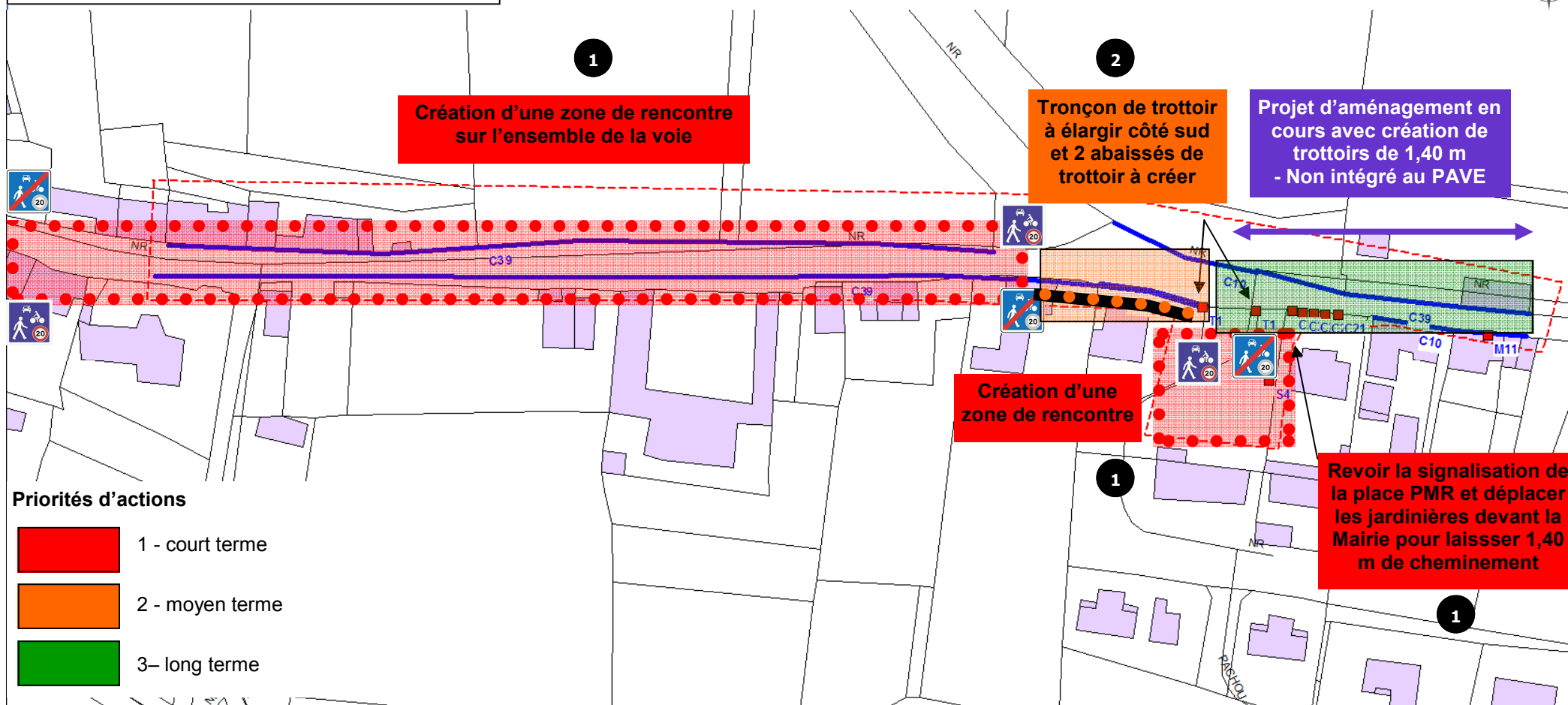
Propositions d'actions



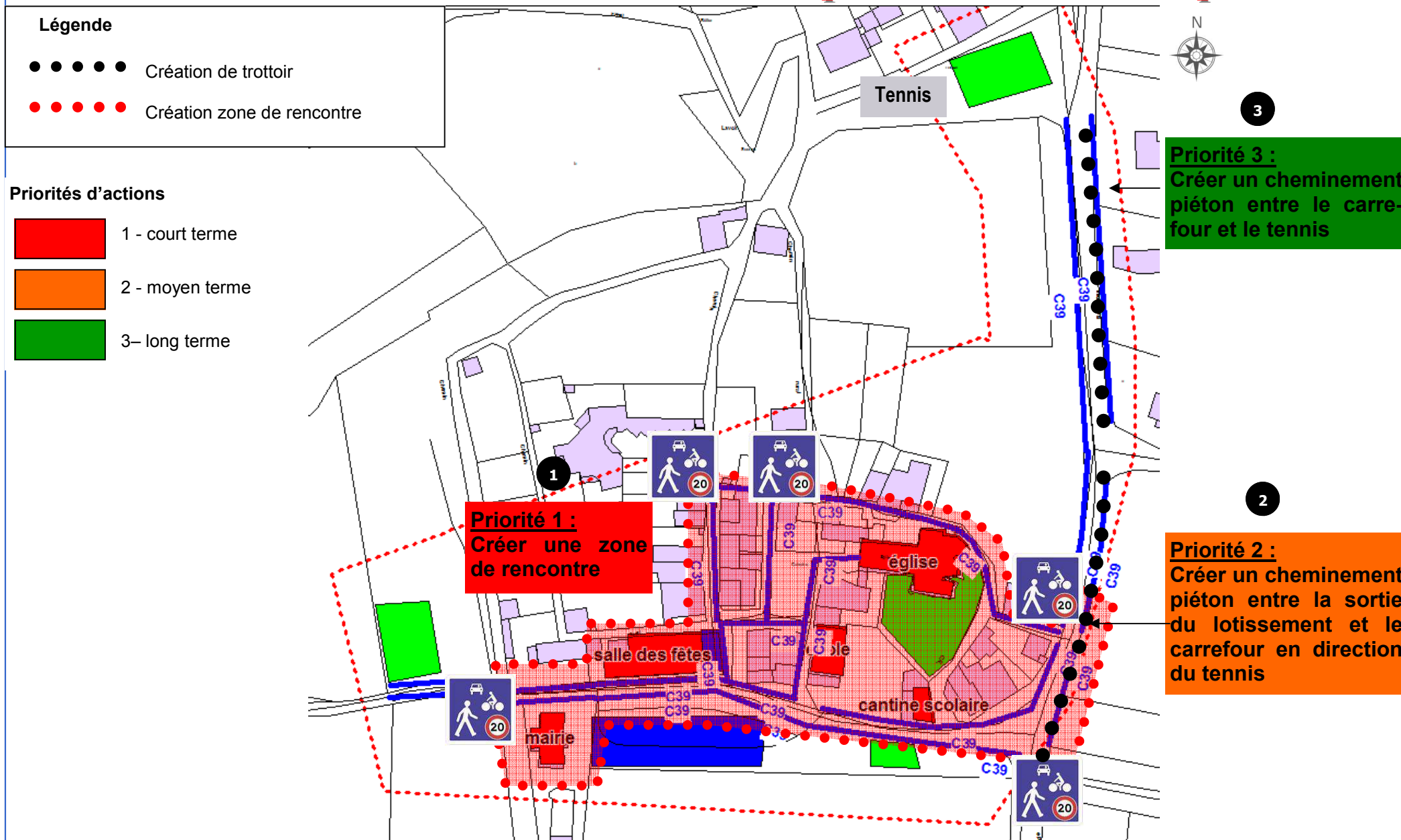
Légende

-  Reprise du revêtement de trottoir
-  Elargissement de trottoir
-  Création de trottoir
-  Création zone de rencontre

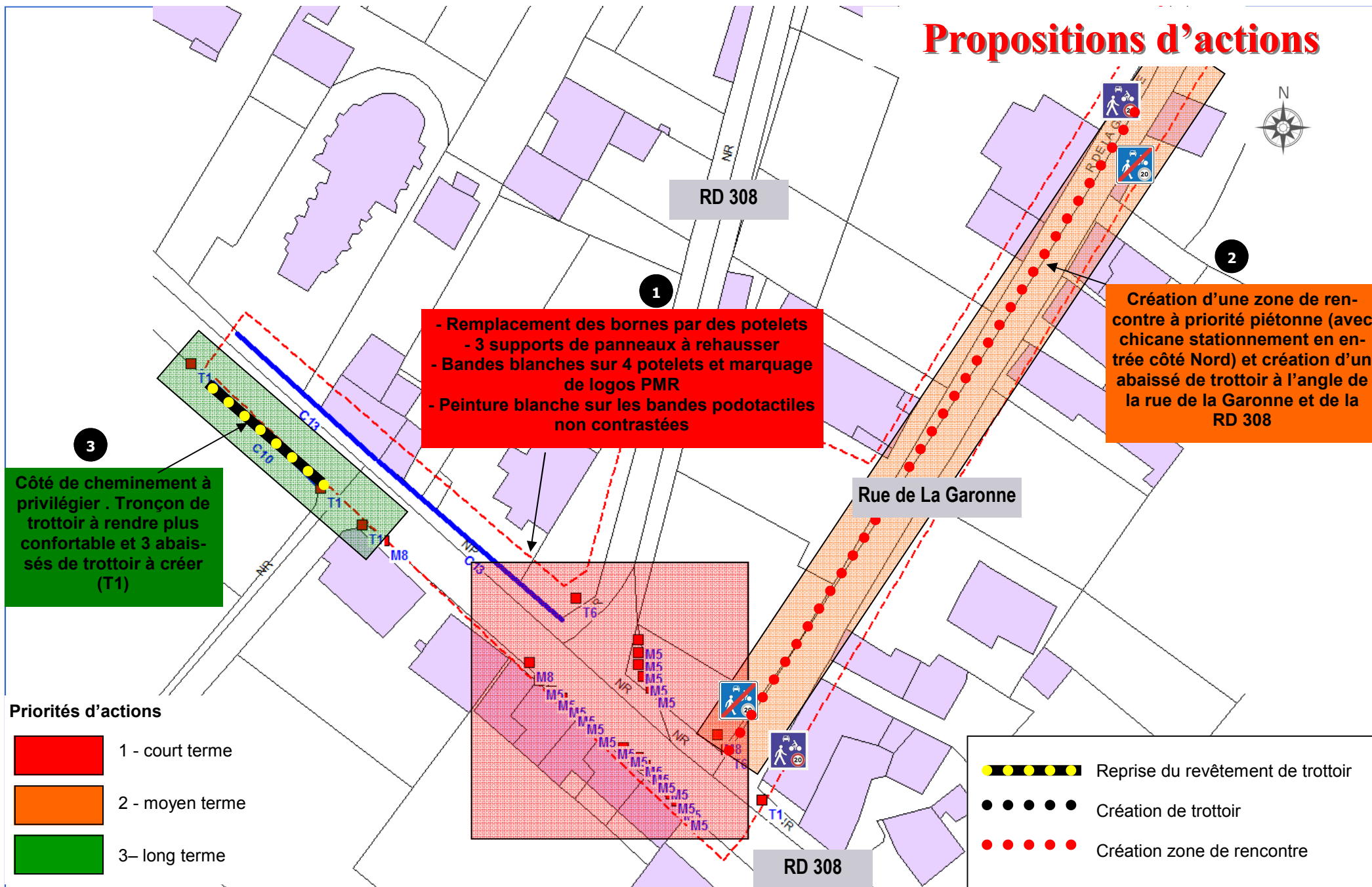
Propositions d'actions



Propositions d'actions - planche 1



Propositions d'actions



Le programme prévisionnel de travaux

5 priorités sont définies, en fonction de la proximité des services publics et des commerces. Les travaux concernent tous les éléments répertoriés « difficilement ou non accessibles » dans ce document (rouge, noir et obstacles).

Certains aménagements seront intégrés à des projets de réhabilitation plus larges (aménagement de quartier, assainissement, enfouissement de réseaux, réfection de voie, etc.), et sont donc susceptibles d'être programmés hors des plages indiquées. Dans le cas où l'aménagement ne serait pas compatible avec les « conditions technico-économiques du moment » (pente naturelle par exemple), un itinéraire de substitution serait proposé.

Priorité 1

Mise en accessibilité complète la traversée du bourg

Réalisation avant fin 2015 (rouge)

Priorité 2

Mise en accessibilité dans un rayon de 200 m

Réalisation avant fin 2020 (jaune)

Priorité 3

Mise en accessibilité le chemin vers le port de plaisance

Réalisation avant fin 2020 (vert)

Priorité 4

Mise en accessibilité dans un rayon de 100 m autour de la MARPA

Réalisation avant fin 2020 (bleu)

Révision du Plan de mise en accessibilité

Réalisation avant fin 2022

